3.061
5c
21

JOSÉ RODOLFO DEL CAMPO

CAMPAÑA NAVAL

CORRESPONDENCIA A "EL COMERCIO"

AÑO DE 1879

2ª EDICION

LIMA - PERU
IMP. "LA NUEVA UNION" PILETA DE LA MERCED 149
1921

JOSÉ RODOLFO DEL CAMPO

CAMPAÑA NAVAL

CORRESPONDENCIA A "EL COMERCIO"

AÑO DE 1879

2ª EDICION

LIMA - PERU
IMP. "LA NUEVA UNION" PILETA DE LA MERCED 149
1921

983.061
C15c
1921

PROLOGO

José Rodolfo del Campo, el denodado corresponsal de "El Comercio" de Lima, en la campaña naval de 1879, ha recopilado y reunido en este volumen, sus interesantes e inolvidables crónicas.

Escritas, muchas de ellas, entre el humo del combate, no hay episodio ni detalle que dejen de consignar.

Leyéndolas, se experimenta la sensación de la realidad y se entristece el espíritu, con el relato de los infructuosos e ineficaces actos de valor y de heroísmo, de los marinos peruanos.

No obstante la superioridad de la escuadra de Chile, hubo un momento en el que las débiles embarcaciones peruanas pudieron detener el curso de la guerra.

Tal habría acontecido si no se pierde la "Independencia" en Punta Gruesa, y hubiera podido la escuadra, después del combate de Iquique, continuar su rumbo al Sur, en busca de los trasportes que conducían al ejército invasor.

La adversidad persiguió al Perú, tanto en el mar como en tierra y el desastre de San Francisco, fué otra catástrofe precursora del resultado final y definitivo de la guerra.

Pero la fatalidad no puede ser la causa única de los acontecimientos humanos y si es verdad que ella se desencadenó sobre el Perú, también lo es, que éste sufrió las consecuencias de su imprevisión y de su confianza, ante la ostensible y creciente codicia que sus riquezas naturales, desde lejanos tiempos, despertaban.

Y mientras Chile se preparaba tranquila y metódicamente para lanzarse a la guerra, revelando en distintas formas y manifestaciones sus propósitos, el Perú y Bolivia creyeron evitar el peligro que les ame-

nazaba, celebrando un Tratado de Alianza defensiva, al que debió adherirse la República Argentina.

Este país, no llegó a suscribirlo y encontrándose Chile en posesión de los blindados que le aseguraban el predominio en el Pacífico, provocó injustificables e irritantes conflictos a Bolivia, invadió su territorio y sin causa ni razón alguna, declaró la guerra al Perú.

La Cancillería del Mapocho sostuvo y sigue afirmando, apesar de esto, que la guerra fué provocada por el Tratado con Bolivia, tratado cuyo propósito fué precisamente, el de asegurar la paz.

Entre un país que se arma y otro que está desarmado, entre uno pobre y otro rico; ¿cuál puede ofender, cuál agredir, cuál usurpar?

¿Quién intranquilizaba a la América en 1879? ¿La Nación que acaparaba elementos y materiales de guerra o la que suscribía con otra, que se hallaba en sus mismas circunstancias y condiciones, un "pacto" para garantizar su independencia y la integridad de sus territorios respectivos, obligándose a defenderse de toda agresión extraña?

Cuando el Perú se dió cuenta de que era inevitable la guerra, se dedicó a preparar las débiles y ya anticuadas naves de su reducida escuadra.

Entonces alistó el "Huáscar" y la "Independencia" y reparó sus demás buques secundarios, de madera.

El poder de la escuadra estaba reconcentrado y circunscrito en la torre del "Huáscar", provista de dos cañones de difícil e imperfecto manejo.

Ardua y costosa fué la adquisición de armas y municiones para la escuadra y el ejército.

Hizo el Gobierno cuanto le fué posible dentro de la limitación de sus recursos pecuniarios; y la división naval comandada por el "Huáscar" dejó las aguas del Callao, para iniciar el cúmulo de peripecias y contratiempos, que describe en sus menores detalles, el autor de estas correspondencias.

Más de 40 años han transcurrido desde entonces, sin que se hayan por fortuna realizado los pronósticos y predicciones de Chile, respecto a la futura suerte del Perú.

Impuesto por la fuerza de las armas, el Tratado de Paz, el Perú principió a reorganizarse y ha llegado actualmente, a una extraordinaria prosperidad económica, mientras que Chile continúa viviendo de la renta de los territorios salitreros que usurpó y que le han producido más de CINCO MIL MILLONES DE SOLES, por indemnización de sus gastos en la guerra, que llegaron escasamente a $ 17.500.000 de papel moneda.

No registra la historia del género humano, una indemnización en proporciones semejantes.

Toca ahora preguntar: ¿Hasta cuándo, la seguirá pagando el Perú?

¿En virtud de qué títulos, detenta Chile los territorios peruanos de Tarapacá, Tacna y Arica?

El tratado en que se estipuló la cesión de los primeros y la ocupación temporal de los segundos, es nulo, por la obstinación de Chile en no cumplirlo.

Afortunadamente la justicia triunfa siempre, y si se nubla, llega un día en el que resurge con todo su esplendor.

Fuerte el Perú en su derecho, constante en su propósito, e inmutable en la línea de conducta que se ha trazado, espera ese triunfo, que ha de compensarlo en parte, de los reveses e infortunios que inmerecidamente sufrió.

He creído necesario después de leer el libro del señor del Campo, rememorar ligeramente estos antecedentes, que explican la desventajosa situación en que se encontró la marina peruana, combatiendo con un enemigo superior en fuerza, aunque no en abnegación, en valor, ni en heroísmo.

Sería injusto, si al terminar este ligero preámbulo, no rindiera merecido homenaje al corresponsal de "El Comercio" por su patriótica conducta en la campaña naval del 79; y como vale más que mi concepto, el juicio del Director del mencionado diario y el de "La Opinión Nacional", inserto a continuación algunos párrafos escritos por ellos.

El señor don José Antonio Miró Quesada, decía en carta dirigida al señor del Campo, lo siguiente: "Al estallar la guerra en abril de 1879, pretendió us-

ted embarcarse como voluntario, en cualesquiera de los buques nacionales que iban a iniciar la campaña; pero como sus deseos eran de difícil realización, por carecer usted de títulos profesionales, me pidió usted que le confiriera el de Corresponsal de "El Comercio", diario del que era yo Director, y con ese encargo y la buena voluntad que hubo en todos los que en este asunto intervinieron, para ayudarlo a satisfacer sus patrióticos anhelos, partió usted en la corbeta "Unión" y pocos días después asistió usted en ella al combate de Chipana, con la corbeta chilena "Magallanes".

"Algunas semanas más tarde, regresó usted al Callao en aquel buques y conseguimos que allí le permitieran trasladarse a la fragata "Independencia" en la cual asistió usted al combate de Punta Gruesa, durante el cual naufragó esa nave, el 21 de mayo siguiente".

"Se encontraba usted nuevamente en el Callao, en junio del recordado año, cuando fuí honrado por el Gobierno con el encargo de ir a gestionar a Panamá el libre tránsito de una partida de armamentos que allí existía detenida. Se ofreció usted a acompañarme; nos embarcamos en el trasporte "Chalaco" y me fué muy satisfactorio declarar que el éxito feliz de esa comisión, lo miso que el de una segunda partida de armamentos que me quedé esperando en Panamá, y trajimos dos semanas después en el transporte "Talismán", contribuyeron bastante la directa actividad y entusiasmo inteligente con que me ayudó usted en el desempeño de esa delicada misión".

"Posteriormente volvió usted a embarcarse en la "Unión" que fué entonces hasta el Estrecho de Magallanes, a interceptar un contingente de armas que se sabía esperaba Chile; pero no recuerdo ya los detalles de esa nueva expedición de usted".

El Dr. Andrés Avelino Aramburú, en un artículo que publicó "La Opinión Nacional" al tratar del Corresponsal de "El Comercio" se expresaba así: "Cuando don José Rodolfo del Campo, divisaba el humo de un buque enemigo, era el primero en subir a cubierta y el último en abandonarla".

La colección de las correspondencias del señor del Campo, servirá por su autenticidad y precisión, de base para una historia imparcial de la guerra del Pacífico.

Lima, mayo de 1920.

Federico Elguera

Comentarios de la prensa

"EL COMERCIO"

El señor don José Rodolfo del Campo acaba de publicar, en un interesante libro de 265 páginas, las correspondencias que enviara a "El Comercio" desde a bordo de las naves peruanas, durante la campaña naval de nuestra última guerra infortunada.

Embarcado en la "Unión", en la "Independencia", en el "Huáscar" legendario, él asistió como actor al trágico esfuerzo que hizo, hace cuarenta años, la nacionalidad sorprendida por la asechanza. Siempre que las aguas del mar se tiñeron de sangre, sus ojos lo vieron. El vió, también, arriar los botes del "Huáscar" para salvar a los marinos chilenos después del hundimiento de la "Esmeralda", y oyó al último comandante de la nave enemiga vivar al "Perú generoso". Cuando la "Independencia" encallara en Punta Gruesa con el espolón heróico contra la "Covadonga", cuyo pabellón se rendía ya, del Campo estaba, también, a bordo de la fragata aventurera y hazañosa. Y cuando, por fin, en la hora más ingrata de la prueba, el navío gentil que comandaba Grau, cayó, en Angamos, vencido por la superioridad infinita del enemigo, el corresponsal de "El Comercio" asistió, igualmente, desde la corbeta "Unión", a la epopeya del "Huáscar".

Todas las incidencias de esa dura campaña naval en la que el destino hizo pagar cruelmente al Perú su imprevisión desoladora, pueden ser, pues, relatadas con veracidad inconmovible, por el autor del libro que nos ocupa. Hombre de su país; espíritu generoso y entusiasta; periodista sincero, fruto de una generación en la que los hombres de hoy todavía descubrimos las fuertes virtudes de la raza, José Rodolfo del Campo, no quiso quedarse en su mesa de cronista

cuando empezaba a tronar el cañón y se erguía, en medio de la lucha, levantada por millares de brazos, la bandera de la patria. Y fuese hacia el mar, a bordo de las frágiles naves que constituían toda nuestra defensa, con el corazón entusiasta y los ojos abiertos a la luz.

"El Comercio" de cuyas oficinas salió, hubo de anotar, periódicamente, después, la labor de su cronista arrojado, y esas correspondencias que del Campo escribiera entonces, con tranquilo pulso, minutos antes o después de los combates, no sólo constituyen por esto la historia viva y emocionada de la guerra, sino que son timbre de satisfacción para el periodismo nacional.

"El Comercio", del 31 de mayo de 1879 dice:

"Nuestro corresponsal en la "Independencia"

Uno de los oficiales de la "Independencia" al narrar el combate del 21 en una correspondencia publicada anoche por uno de los diarios de Lima, dice: "Es digna de mencionarse la noble y valiente conducta del corresponsal de "El Comercio", señor don José Rodolfo del Campo, quien después de ayudar a la amputación de los brazos de los dos cargadores del cañón de la antecámara, pues una bomba al cargar la pieza reventó dentro de ella y acaeció esta desgracia, subió a cubierta en lo más reñido del combate, y acosado por el comandante y oficial de señales para que bajara y no se expusiera inútilmente, se lanzó al winche del cañón de proa, donde sirvió como simple marinero hasta el último momento."

Lo menos que podemos hacer por nuestro activo e inteligente corresponsal, ya que no somos nosotros los llamados a elogiarlo, es felicitarle por los generales elogios que de él hacen cuantos tuvieron la desgracia de ser actores en el trágico drama de Molle."

Quien tal hace y de quien tales cosas se dicen, merece, sin duda, que se le escuche con respeto y con fe. Bien ha hecho, pues, el señor del Campo al desescombrar sus interesantes correspondencias de entonces y al publicarlas en un libro, reforzándolas con

los partes oficiales de las acciones de exploración o de guerra.

Es a los poderes públicos a quienes corresponde ahora procurar que ese libro en el cual ha sido vertida por un espíritu generoso y sincero la verdad de aquellos heroicos acontecimientos, llegue a todas las manos y sea leído por todos los que necesitan conocer, como un ejemplo sangrante todavía, la historia verdadera de la guerra a la que fué provocado nuestro país, hace cuarenta años, y cuya influencia perturba aún la tranquilidad del continente.

ASAMBLEA UNION NAVAL MILITAR

Se dió cuenta de la gran y única obra fidedigna de la guerra naval del Perú con Chile, cuyo autor es el señor Rodolfo del Campo, corresponsal de "El Comercio" en esa época a bordo de los buques de la escuadra, el que fué testigo presencial de los diversos combates y episodios en el mar, dignísimos que honran al Perú, y gloriosos para el marino peruano. La asamblea mirando la importancia de la gran obra dio unánimemente un aplauso al inteligente señor Del Campo y lo declaró uno de los más abnegados patriotas, dadas las condiciones que se agrega haber hecho dicha obra de su peculio, sin favor oficial.

"LA PRENSA"

Después de mucho tiempo, un interesante volumen de naturaleza histórica, viene a aumentar el acervo de la documentación peruana con respecto a la guerra del Pecífico.

Nos referimos al libro que con el título de este suelto, acaba de dar a la publicidad, el señor Rodolfo del Campo, asistente a las principales batallas libradas por el "Huáscar", la "Unión" y la "Independencia" durante la guerra contra Chile.

El señor del Campo que acudió a esas acciones en su carácter de corresponsal del órgano decano del periodismo, ha reunido en un volumen en cuarto de 270 páginas, no sólo las interesantes crónicas que escribió en aquel entonces sino los partes oficiales a que se refieren sus correspondencias.

Para dar una idea de la sugestión de este útil libro, bastará retrascribir los conceptos que sobre la persona y obra de su autor han vertido suscintamente, el doctor Andrés Avelino Aramburú, en "La Opinión Nacional", y el señor Federico Elguera que es su prologuista.

Dijo el doctor Aramburú:

"Cuando don José Rodolfo del Campo divisaba el humo de un buque enemigo, era el primero en subir a cubierta y el último en abandonarla".

Dice el señor Elguera:

"La colección de las correspondencias del señor del Campo, servirá por su autenticidad y precisión, de base para una historia imparcial de la guerra del Pacífico".

Hemos hojeado detenidamente "Campaña Naval" y creemos con los comentaristas del señor del Campo, que su obra es digna de la mayor difusión; aún añadiremos que el estado haría obra de bien y de positiva justicia propendiendo a la divulgación de este libro cuyas lecciones patrióticas son trasunto feliz de las acciones más esforzadas de la marina del Perú en la desigual guerra del 79.

Tal vez fuese lo más indicado distribuir este volumen en nuestros planteles de enseñanza; y, de todos modos, conviene a la cultura histórica del país que él no pase desapercibido.

"EL CALLAO"

Correspondencia a "El Comercio" Año de 1879

Este libro es una recopilación de los artículos informativos que el corresponsal de "El Comercio" de

Lima envió a este diario en la campaña naval de la guerra con Chile el año 1879.

Ese corresponsal fué el señor José Rodolfo del Campo, y es él mismo quien ha hecho hoy la publicación de que damos cuenta y que constituye un volumen de 265 páginas en 4o.

Está precedido de un prólogo del señor Federico Elguera, hábil escritor, periodista y diplomático.

Juzgamos que es de positiva oportunidad la publicación a que nos referimos, porque esos artículos informativos enviados a la prensa nacional desde el mismo centro de operaciones bélicas navales, avivan los hechos de ese entonces, hacen renacer el sentimiento patriótico y sirven de elocuente testimonio del desarrollo de aquella guerra a que fué arrastrado el Perú, y que se llama la guerra del Pacífico.

Esos artículos pueden servir también de fehacientes comprobantes de los servicio patrióticos del personal de los buques de guerra de aquella época y cuyos nombres perpetuará la historia nacional con la veneración que merecen según su mérito.

La reproducción del Indice de este libro dará al lector una idea de la importancia de las operaciones a que se refiere.

Es el siguiente:

Prólogo.

Expedición de la "Unión" y la "Pilcomayo". Combate de Chipana.

Viaje de la "Independencia" al sur.

Combate de la "Independencia" con la "Covadonga".

Combate del "Huáscar" con la "Esmeralda".

Campaña del "Huáscar".

Viaje del "Oroya".

Expedición del "Talismán".

Viaje de la "Unión" al sur.

Captura del "Rímac", tres buques mercantes y el regimiento "Yungay".

El "Huáscar" y la "Unión" en Arica.

Correspondencia del "Huáscar".

Correspondencia del "Oroya".

El viaje de la "Unión" a Magallanes.

La "Unión" en Punta Arenas.

Correspondencia de la "Unión". Nuevo viaje al Sur.

Combate de Angamos. Correspondencia de la "Unión".

Otra expedición de la "Unión" al Sur.

Llegada de la "Unión" al Callao, de regreso.

Creemos que el supremo gobierno haría obra de propaganda patriótica ordenando la vulgarización de aquellas correspondencias mediante una edición de algunos millares del libro "Campaña Naval".

"LA TRADICION"

Es este el título de un interesante libro que su autor el señor don José Rodolfo del Campo, ha tenido la atención de enviarnos.

El señor del Campo, actual Director de Contabilidad de la Aduana del Callao y que en el ramo de hacienda ha desempeñado siempre elevados puestos con notoria honorabilidad y competencia, ha reunido en el tomo que hemos recibido todas sus correspondencias a "El Comercio" de esta ciudad, en su carácter de enviado especial a los buques de nuestra escuadra, desde que se inició la campaña naval, en la guerra del 79.

Como apéndice, hállanse consignados los partes oficiales de los combates, expediciones y captura de buques en que se encontrara el patriota corresponsal del decano.

Ha prologado el libro el doctor Federico Elguera, cuén, al concluír, reproduce las frases con que por aquella época, elogiaba el malogrado doctor Andrés Avelino Aramburú, en "La Opinión Nacional", la conducta valerosa del señor del Campo: "Cuando don José Rodolfo del Campo — decía — divisaba el humo de un buque enemigo, era el primero en subir a cubierta y el último en abandonarla".

La importancia que este volúmen enciera, está descontada. Sus páginas pertenecen a la historia.

Hay en él narraciones que no deben perderse de vista, porque son lecciones para el porvenir, y nos muestran de cuerpo entero a nuestros eternos enemigos.

A los buenos servicios que a su patria ha prestado el señor del Campo entonces y siempre que ella se los ha demandado, une hoy el de esta valiosa publicación.

REVISTA ILUSTRADA "HOGAR"

Con el título de "La Campaña Naval", ha publicado el señor don José Rodolfo del Campo, una interesante recopilación de las crónicas que, desde a bordo de los buques peruanos, mandara a "El Comercio", de Lima, durante la guerra del Pacífico, mientras las débiles naves que enarbolaban nuestro pabellón, mantuvieron en jaque a la poderosa escuadra de Chile.

El libro del señor del Campo constituye, sin duda, uno de los documentos más ciertos y más dignos de fe. Sus páginas fueron escritas a raíz de los combates, cuando aún no se disipara el humo de los disparos, y tienen, por esto, al lado del fervor emocional que quien las escribía ponía en su obra de patriótico arrojo, toda la sinceridad y toda la pureza propia de las palabras que se dicen entre el peligro, cuando el espíritu. libre de ulteriores propósitos, se encara al destino, lo escruta, lo adivina, y grita la verdad.

Junto con sus correspondencias de la "Unión", de la "Independencia" y del "Huáscar" legendario, el señor del Campo publica, también, los partes oficiales de las excursiones y de las batallas, comunicando así, a su libro, un interés histórico mayor si se quiere.

De presumir es que el gobierno se preocupe de hacer que esta obra circule en la forma que su importancia reclama, a fin de que sean conocidos los relatos que un testigo presencial hacía, entre el fragor mismo de la lucha, de aquellos episodios gloriosos de los cuales se enorgullece el Perú.

"LA CRONICA"

El señor José Rodolfo del Campo ha reunido en un volumen las interesantes correspondencias que sobre el desarrollo de la guerra del Pacífico envió a "El Comercio" el año 79.

Se trata de una importante publicación que ha merecido ya, valiosos juicios.

Corresponsal en el Callao de "La Crónica".

Publicaciones:—

Hemos recibido y agradecemos un ejemplar de "Campaña Naval", volúmen de 270 páginas en el que el señor José Rodolfo del Campo ha coleccionado las correspondencias que enviara a "El Comercio", desde a bordo de algunos de los buques de nuestra armada, durante la Guerra del Pacífico.

Esta publicación ha sido ya juzgada muy favorablemente por la prensa limeña y nosotros creemos también, que el señor del Campo ha prestado importante servicio a la historia de esa infausta guerra, reuniendo sus correspondencias, escritas en los mismos campos de acción y que han de aportar muchos detalles desconocidos.

"LA NUEVA UNION"

Con este título acaba de publicar un libro interesante el señor José Rodolfo del Campo, quien concurrió a las principales batallas libradas por el "Huáscar", la "Unión" y la "Independencia", durante la guerra del Pacífico.

Es un volumen más al acervo de documentos históricos del Perú.

Consta de 270 páginas, y contiene, no sólo las crónicas que ese distinguido periodista escribió en esa época para "El Comercio" de esta capital, sino también los partes oficiales a que se refiere en sus correspondencias.

Agradecemos el ejemplar que galantemente se nos ha remitido.

"EL TIEMPO"

La Campaña Naval, por Rodolfo del Campo, corresponsal a bordo de la "Unión" durante las operaciones de 1879.—Lima.—Se trata de una recopilación de crónicas enviadas a un diario de Lima en los días primarios de la guerra del 79. En sus líneas no se ha tratado de hacer literatura de especie alguna. El autor vivía la gravedad de la hora negra y bien comprendía que a través del estilo seco, de la frase representativa por su claridad del estado de ánimo de nuestros marinos, se podía conseguir la veracidad, esa virtud que todo cronista historiador debe tener para ser respetado por las generaciones postreras.

Las correspondencias y los agregados de documentos oficiales, que constituyen el libro del señor del Campo, debían de haber sido recopilados hace mucho tiempo, que con tal cosa se habría librado a la historia patria de todos los fantasmas, de todos los contornos de leyenda que la imaginación popular o el interés han llegado a crear. Porque la historia no es tal cuando se inspira únicamente en la tradición, es que debíamos de haber predicado siempre que las memorias de los hombres que convivieron con los actores de nuestros dramas, que los documentos que tienen palpitaciones que anuncian el haber sido producidos sin prejuicios, frente a la realidad que se siente, fueran difundidas, puestas al alcance de todos los que no han de ir a las hojas de un diario a buscarlos.

Y así, el libro desnudo de rebuscamientos literarios, de aquel almibarismo con que la patriotería suele revestir manifestaciones de este género, ¡con cuánta belleza moral nos presenta las figuras gallardas de nuestros héroes de mar! Humanos, demasiado humanos, y por ello mismo grandes en la esclavitud del deber, nos atraen, nos toman por entero a su devoción. Son figuras serenas que nos pinta en pocas líneas y acciones grandiosas en cuyo relato ha puesto el señor del Campo su corazón de patriota y la probidad que existe en el que escribe lo que vive, lo que siente, con sus esperanzas y sus angustias.

Ladislao F. Meza

EXPEDICION DE LA "UNION" Y LA "PILCOMAYO"

En el mar, a bordo de la corbeta "Unión", abril 17 de 1879.

SS. EE.

A Dios gracias, puedo cumplir el amistoso encargo que recibí de Uds. reseñándoles las operaciones navales de la división de la escuadra que en la madrugada del martes 8 dejó la bahía del Callao para llenar la comisión especial que le confiara el Supremo Gobierno.

Dicha división compuesta de la corbeta "Unión", comandada por el capitán de navío don Nicolás Portal, y la "Pilcomayo", cañonera al mando del capitán de fragata don Antonio de la Guerra, zarpó a las órdenes del comandante de ella, capitán de navío don Aurelio García y García, quien se constituyó a bordo de la citada corbeta con su estado mayor, organizado del siguiente modo:

Mayor de órdenes. capitán de corbeta don Elías Aguirre.

Secretario, Teniente coronel de guardia nacional, doctor Ricardo M. Espiell.

Agregados, Tenientes de la armada don Pedro Roel, don Julio Benites y don Cristóbal Lastres; Capitán de la guardia nacional don Nicanor Alvarez Calderón y archivero del Ministerio de RR. EE., don Julio Benavides.

Dejado el puerto sin novedad, la división hizo rumbo al sur, siguiendo la cañonera las aguas de la corbeta por el costado de estribor de ésta.

Los días trascurridos hasta la madrugada del 12 pasaron tranquilamente para el convoy que debía cruzar las comunicaciones de la escuadra chilena con la costa de su litoral, empleándose mientras tanto el tiempo, en ambos buques, en las faenas ordinarias de a bordo y en los preparativos consiguientes al éxito de una comisión en cuyo desempeño se tenía que encontrar al enemigo.

Apercibidos para este caso y calados los masteleros de la corbeta, a las 12 a.m. del 12 llegamos a la desembocadura del Loa, de donde recalamos a Huanillos para tomar noticia de los bloqueadores de Iquique.

Orientados sobre el particular, zarpamos de este puerto a las 7 a. m. con rumbo sur, inspeccionando la costa y a las 9.30 a.m. los vigías anunciaron ver al O. SO. el humo de un vapor. A la sazón nos hallábamos frente a la quebrada de Iquique; y desde allí, puestos en son de combate, los buques de la División emprendieron su caza, pues se reconoció a la corbeta chilena "Magallanes" que con sus masteleros calados, viajaba hacia el N.

Sorprendido el enemigo a nuestra vista y, forzando su andar, pretendió eludir el encuentro a que lo provocáramos; pero obligado por nuestras evoluciones. después de desviar su rumbo al oeste, lo enmendó más tarde al norte, procurando mantenerse fuera de nuestro alcance.

En tal disposición, y habiéndonos aproximado a todo andar, se izaron a bordo en el tope del mayor la insignia de comandante de la división y en el pico de mesana el pabellón de combate, el mismo que tremoló en Abtao, afianzándolo con un tiro en blanco y saludándolo con los entusiastas y estrepitosos hurras de la tripulación, que acababa de oír las elocuentes palabras con que el Comandante García la arengó; eran las 11 de la mañana.

Indescriptible es la solemnidad de tales momentos.

Cada cual fue en su puesto. Los Comandantes García y Portal estaban en el puente; el Capitán Sa-

laverry, 2o. de "La Unión", mandando las baterías de proa y el Capitán Aguirre las de popa; los oficiales en las piezas al frente de los sirvientes de cada una y distribuídos los pasa cartuchos y portabombas Todos animosos y serenos, esperando ansiosos el instante de dar expansión al valor que los alentaba y al patriótico sentimiento que sentían.

Pero el enemigo, siguió su marcha, sin enarbolar su bandera, a lo que fue preciso obligarlo disparándole las piezas de nuestro costado de babor. Así se efectuó y la "Pilcomayo" y "La Unión" le arrojan los proyectiles de sus miras de proa.

El combate es en ese momento ineludible para la "Magallanes" e izando entonces su enseña, comenzó a contestar nuestros fuegos.

El combate estaba trabado: nuestros tiros se sucedían sin interrupción y la "Pilcomayo", mientras su distancia lo permitía, nos secundó con decisión. Nuestro afán era acercarnos y se dio toda fuerza a la máquina para lograrlo, pero el enemigo con andar superior empleó todo su poder en aumentar la distancia que de nosotros lo separaba. Mientras tanto, con la poderosa artillería de que disponía no cesó de lanzarnos proyectiles que, siendo en general bien dirigidos, cruzaban nuestra arboladura o reventaban delante del costado.

No hemos sufrido la más leve desgracia.

Las dos de la tarde, iban a sonar; y el enemigo libre hacía una hora, de los fuegos de la "Pilcomayo", y que ha podido ponerse fuera de los nuestros, después de recibir los últimos disparos con que precipitamos su huída, se alejó a todo vapor, siguiendo nosotros su rumbo hasta dejarlo cerca de cinco horas de Iquique, puerto al que se dirigió para llamar en su auxilio a la escuadra que allí lo esperaba.

La caza comenzó desde el frente de la quebrada de Iquique y el combate se formalizó, al cruzar la desembocadura del Loa, terminando la persecución casi a la altura del Pabellón de Pica.

Así ha concluído, el primer hecho de armas en que después de 45 años, le ha tocado a una división naval del Perú iniciar con gloria, la lucha a que la

República ha sido provocada de una manera tan sorpresiva como injustificable y aleve.

Tenga Chile presente estas coincidencias dignas de apuntarse. Los primeros cañones que hemos disparado en su contra, el 12, fueron también los primeros que en 1866 rompieron sus fuegos en su defensa y en la misma fecha que Valparaíso sufrió impasible la ofensa con que España le bombardeó su principal puerto.

El primer paso está dado. Ojalá que se complete la obra; y que el Perú pueda alcanzar la reparación que le exige su dignidad y que ha de merecer por el valor y el sacrificio de sus hijos.

Para concluír réstame decirles que a las 7 a. m. del lunes 13, entró la "Unión" a Arica, cuya población encontró llena de entusiasmo con la noticia que de Iquique le comunicaron de que la "Magallanes" había llegado a enseñar a la escuadra chilenas las heridas que nuestras balas habían abierto en sus costados y la sangre que manchaba su cubierta.

Ayer 14 en la mañana, nos unimos a la "Pilcomayo" a la altura de Ilo, y de allí seguimos en convoy para el Callao, de cuyo fondeadero se apresura a dirigirles la presente.

J. R. C.

("El Comercio", jueves 17 de abril de 1879).

Navegando del Callao al sur a bordo de la fragata "Independencia", mayo 19 de 1879.

SS. EE.

Cumpliendo con mi cometido como corresponsal de su periódico en la escuadra, y en virtud de las instrucciones recibidas de Ud. me es satisfactorio dirigirles esta correspondencia. Será lo más minuciosa posible ya que hasta la fecha no tengo ningún nuevo acontecimiento notable que referirles.

A las 11 p. m. del viernes 15 el Presidente de la República que se hallaba embarcado en el vapor "Oroya", nos dió orden de zarpar y a las 11 y 45, salimos del fondeadero, siguiendo las aguas del

"Oroya", en convoy con el "Huáscar", el "Chalaco" y el "Limeña".

El tiempo claro al principio, comenzó a nublarse, y pronto perdimos de vista el puerto y el cabezo de la isla de San Lorenzo.

Durante la noche, conservamos el convoy con la "Oroya"; pero como la neblina se hiciera muy densa, perdimos de vista a los otros buques, y aún al mismo "Oroya", con el cual continuamente nos dábamos la señal convenida con el pito de la máquina. Esta se mantenía a media fuerza.

Día 16.

Amaneció el tiempo nublado, mar de leva, tiempo fresco del SE.

A las 9 a.m. empezó a despejar la neblina y más tarde avistamos a los buques del convoy en el orden siguiente: "Oroya" a la cuadra de babor, a media milla; "Huáscar" y "Limeña" por la popa a 3 millas. Por orden del comandante nos aproximamos a la capitana (vapor "Oroya") que hizo señales preguntando por el "Chalaco". Todos los buques contestaron que no lo habían visto.

A las 2 h. se observó la meridiana y dió por resultado: Lat. 13°9 S. Sin más circunstancias concuyó el día 16 (náutico).

Día 17.

El "Huáscar" y el "Limeña" aumentando su andar pasaron a ocupar una posición paralela por la amura de babor.

A la 1 p.m. avistamos el morro de San Gallán y poco más tarde divisamos un vapor por nuestra proa. Recibimos orden de reconocerlo y forzando el andar nos colocamos a su costado, disparando un cañonazo con pólvora, para que se detuviera. Así lo hizo, e izando el pabellón alemán, quedó aguantando a corta distancia, y lo reconocimos. Era el "Luxor".

Preguntamos a la capitana si mandábamos bote a bordo y nos contestó que siguiéramos nuestra derrota. Así lo hicimos, navegando a media fuerza, para no alejarnos de ella, y vimos que el "Oroya" mandó un bote al "Luxor".

Poco después, seguía el "Oroya" nuestras aguas, coma a dos millas de distancia; pero advirtiendo que variaba su rumbo dirigiéndose hacia las islas de Chincha, y que tenía nuestra inteligencia izada al tope del trinquite, viramos para aproximarnos. Nos hizo señales para que disparáramos un cañonazo y avisáramos al "Huáscar" y al "Limeña", que se perdían ya de vista en el horizonte; y como les preguntáramos a donde debíamos volver a reunirnos, nos contesto que siguiéramos sus aguas. Así lo hicimos y como a las 6 p.m. le dimos alcance como a 3 cables de las islas.

Nos hizo señales entonces para que esperáramos al "Chalaco" frente a San Gallán, hasta las 6 y que de allí partiéramos en convoy con toda la escuadrilla hacia la punta de Atico. En consecuencia, pusimos proa a aquel morro, navegando a media fuerza con tiempo claro, mar de leva y viento fresco del SE.

A las 10 p.m., avistamos una luz por la proa; se aumentó el andar y pronto notamos que le entrábamos. A las 12.h. se veía dicha luz por la serviola, demorando a la cuadra las Islas las Viejas.

Amaneció el domingo, tiempo claro, la costa a la vista y un vapor por nuestro babor, que reconocimos después ser el "Chalaco".

Al ponerse al habla, le dijimos por señales que el lugar de reunión de la flota era Atico, y que para llegar al amanecer y esperar allí al "Oroya" que se había quedado en Pisco, convenía acortar el andar. Nos preguntó a que rumbo debía gobernar y se le contestó al E. SE. 5° E.

Día 18.

A las 2 p. m. de este día anunció por señales el "Chalaco" "vapores a la vista", y virando se colocó por nuestra aleta de babor.

Dimos toda fuerza a la máquina y pronto reconocimos al "Limeña", que gobernaba de muy afuera hacia nosotros, y más tarde al "Huáscar" que seguía despacio nuestra línea de rumbo.

Una vez estrechada la distancia, comunicamos al "Huáscar" la orden de la capitana, de esperar en Atico y seguimos en convoy con proa a ese punto, teniendo por babor a los demás buques, como a una milla de distancia.

Avistamos sucesivamente la punta de San Juan, el cabo Lomas y el morro de Chala, que al obscurecer quedaba por la cuadra de babor como a 5 millas.

Desde que formamos el convoy con el "Huáscar" y el "Limeña", acortamos el andar, caminando tan sólo a 6 millas. El tiempo era bonancible.

A las 8 p.m. teníamos al "Huáscar", al "Limeña" y al "Chalaco" a la vista por el costado de babor. El tiempo estaba claro, la mar llena y el viento flojo.

A las 9 y 30 p. m. se avistó una luz por la popa. A las 11 h. reconocimos al "Oroya". Se le contestaron dos señales que hizo, una de cohete y otra de bengala.

Así continuamos navegando hasta las 2 h. en que el "Oroya" paró su máquina y disminuyó el andar. A las 2 h. volvió a ocupar su puesto y nosotros el nuestro.

Seguimos con el mismo rumbo, mar llena, cielo y horizonte claros, ventolina floja de SE.

Amanecimos frente a la quebrada de Ocaña, por la cuadra de babor, el "Oroya" a corta distancia por la amura y los demás buques del convoy por la aleta del mismo lado.

La capitana por señales, nos mandó seguir a la caleta de Mollendo y después prepararnos para entrar al puerto y recibir carbón.

A las 8 a. m. teníamos por la proa y a distancia de 12 millas las puntas de Cornejo e Islay; y seguimos navegando en convoy con el "Oroya" y el "Huáscar" por la proa y el "Limeña" y el "Chalaco" por la popa.

A las 11.30 m. se principió a navegar 5° más al sur.

A las 12 se tomó la meridiana y marcó Lat. 16° 46' Long. 72° 37'.

Así concluyó el día 18 (náutico).

Día 19.

A las 12 h. 15 m. seguimos nuestro rumbo con el "Oroya" por la amura de estribor, el "Huáscar" a la cuadra del mismo lado y el "Limeña" y el "Chalaco" por la popa. El tiempo estaba cerrado, la mar llena y el viento flojo.

A la 1 h. m. se avistó por la proa un vapor; le hicimos un tiro de pólvora para que parara y fue reconocido por el "Oroya" que mandó un bote a su bordo. Era el vapor que venía de Valparaíso y que debe llegar el miércoles al Callao.

A las 5 p.m. hemos fondeado en Mollendo, para tomar carbón y continuar nuestro viaje al sur, tanto más necesario hoy, cuanto que hemos sabido por el vapor que pasó, que uno de los blindados estaba componiendo sus calderas en Antofagasta y que el otro y dos corbetas estaban fondeados en Iquique.

Hasta el próximo vapor.

J. R. C.

("El Comercio", 23 de mayo de 1879).

COMBATE DE LA "INDEPENDENCIA" CON LA "COVADONGA"

Iquique, 22 de mayo de 1879.

SS. EE.

Un acontecimiento por demás fatal, ha venido a turbar el espíritu de nuestra marina de guerra.

La pérdida total de la fragata "Independencia". si bien es cierto que ha contristado los ánimos de nuestros valerosos marinos, también es verdad q este revés, debido a la fatalidad, ha servido para re-templar el corazón, que ansía derramar su sangre en holocausto de los más sagrados deberes para con patria.

Harto sensible ha sido ciertamente la pérdida de una de nuestras más poderosas naves de guerra; pero nos queda la esperanza de poder contrarrestar a las fuerzas enemigas y obtener el triunfo que estamos llamados a alcanzar porque defendemos el honor patrio, infamemente mansillado, y porque nos asiste la justicia de nuestra causa.

Testigo presencial de cuanto ha acontecido a bordo del blindado "Independencia", desde nuestra salida del Callao, paso a hacer una relación exacta y detallada del combate naval habido entre la primera división de nuestra escuadra compuesta del monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia", con los buques chilenos corbeta "Esmeralda", su comandante el capitán de fragata don Arturo Prat, y goleta "Covadonga", su comandante el capitán de fragata Carlos Condell.

El martes 20 a las 8 p. m. cumpliendo órdenes superiores, abandonamos el fondeadero de Arica con

rumbo a Iquique, para batir a los buques chilenos, que se encontraban bloqueando el puerto.

Siguiendo las aguas de la capitana, monitor "Huáscar", llegamos al puerto de Pisaguá a las 3 de la mañana, donde tuvo que parar su máquina la "Independencia" para esperar al "Huáscar" que había entrado al puerto, en demanda de datos oficiales sobre la situación de los buques enemigos.

A las 4 de la mañana seguimos nuestro rumbo a Iquique, forzando el andar, para dar alcance al "Huáscar" que nos había adelantado, pues, por la obscuridad de la noche, no lo habíamos visto cuando salió de Pisagua.

A las 8 a. m. del día siguiente, esto es, el miércoles 21 avistamos el puerto de Iquique, y tres buques pegados a la costa que hacían vapor. Reconocidos éstos, resultaron ser los buques de guerra chilenos "Esmeralda" y "Covadonga" y el trasporte "Lamar".

El "Huáscar" que iba adelante ocupó la parte sur del puerto, mientras la "Independencia" navegando a toda fuerza, impedía la retirada hacia el norte.

Cuando la "Covadonga" nos divisó, quiso huír a toda fuerza de máquina, pero regresó poco después para hacer señales a la "Esmeralda" y al "Lamar", los que inmediatamente se pusieron en movimiento, con rumbo al sur.

Fueron estrechándose las distancias hasta que el "Huáscar", que se encontraba ya a tiro de cañón, afianzó su pabellón con un tiro en blanco.

El trasporte "Lamar" se puso en fuga con rumbo al sur, arriendo su pabellón chileno, e izando el norteamericano.

La "Independencia" cerca ya de la "Esmeralda", rompió los fuegos con su cañón de proa, descargando en seguida su costado de babor. En este momento y como la "Covadonga" que había empeñado combate con el "Huáscar", tratase de escapar, por haber parado el monitor su máquina, para recibir al capitán del Puerto y al corresponsal de "El Comercio"

de Lima en Iquique, la perseguimos para cortarle la retirada. Entonces el "Huáscar", batía a la "Esmeralda" y la "Independencia" a la "Covadonga".

Pronto perdimos de vista al "Huáscar" porque la "Independencia" perseguía a la "Covadonga" que se dirigía barajando las puntas de la costa en dirección a la caleta de Cavanches.

La "Covadonga" se llamaba siempre a tierra, para resguardarse entre las rocas y la "Independencia" hacía los mismos movimientos para que no se le escapara, acercándose, cuando lo permitía el fondo de las caletas.

El comandante de la "Independencia" capitán de navío Juan G. More con una serenidad y valor notables, dirigía desde el puente el gobierno de su buque en el fragor del fuego; pues no quiso bajar a la torre de combate que era su puesto; ni cuando se hacía tan repetido el fuego mortífero de las ametralladoras y rifleros de la "Covadonga", que barrían la cubierta superior del buque. El comandante siguió impávido en su puesto, apesar de que sus subordinados le pedían que pasara a la torre.

Al segundo disparo se desmontó el cañón Parrot de popa, quedando inutilizado por completo, y vendida la popa que no podía defenderse sino con los cañones de su batería.

A los pocos instantes, cayó sobre la cubierta una bomba que destrozó la escotilla de la máquina e hirió con una astilla al valiente tercer jefe del buque, capitán de corbeta Ruperto Gutiérrez, quien apesar de esto y sin cuidarse de la sangre que le bañaba el rostro, entusiasmaba a la tripulación con vivas al Perú y pedía volver a su puesto.

Felizmente no han sido graves las heridas de este distinguido jefe. A consecuencia de este desgraciado lance, bajó a reemplazarlo en el mando de la batería, el capitán de fragata don José Sánchez Lagomarsino quien hasta ese momento, había estado en el puente al lado del comandante, desafiando con su pecho, las balas del enemigo.

Por momentos iba estrechándose la distancia de

los combatientes y estábamos ya a tan corta distancia, un buque de otro, que comenzó el fuego con las ametralladoras de las cofas y los rifles.

Las balas de cañón caídas hasta ese momento en la "Independencia" fueron 8; la que rompió la escotilla de la máquina; otra en la batería de estribor; al lado del portalón que mató al centinela, destrozó completamente un bote y astilló la batallola; dos en la obra muerta de la popa, y las otras en la dirección de la proa, la misma que dividió el puente del comandante y cortó la telera.

La chimenea de la máquina estaba acribillada por balas de ametralladora y de rifle; tenía más de 100 tiros. El casco del buque no había recibido sino dos tiros por el lado de babor, pero sin perforar el blindaje.

Como se hiciera ya demasiado largo el combate y era necesario terminarlo, el comandante mandó bajar a toda la gente de sobre cubierta y alistarse para clavarle el espolón a la "Covadonga".

El cañón Vavasseur de proa, al hacer su undécimo disparo, se había inutilizado.

Las desgracias personales hasta ese momento habían sido: dos sirvientes del primer cañón de popa del lado de babor a cada uno de los cuales hubo que amputarles un brazo; el subteniente de la columna Constitución del Callao, don Luis Ballesteros, herido en el ojo izquierdo y en un brazo; y el 2o. cabo del cañón de proa, de la columna Constitución, Manuel Carrillo que murió en su puesto, despedazado por un casco de bomba.

Estrechada contra la costa la "Covadonga", consideró el comandante More, que había llegado el instante preciso para usar del espolón; y lo intentó dos veces, pero no pudo conseguirlo, porque no había agua suficiente para el calado del buque. Por tercera vez se emprendió esta operación; y cuando ya los sondajes repetidos marcaban más de 9 brazas a proa y otras tantas a popa, se dió orden de prepararse para el choque, y la "Independencia" marchó gallarda sobre el costado de estribor de la "Covadonga", que

ya no distaba sino unas pocas varas del blindado, hasta el extremo de que el pabellón chileno asomó sobre la proa.

Cuando el comandante, para conservar la proa clara de la punta sur de la ensenada y tomar al buque enemigo por la misma popa, mandó toda la caña a babor, los timoneles los peores que teníamos, pues los tres mejores estaban ya fuera de combate, equivocaron la orden y giraron la rueda a babor. Notando el comandante esta falta y comprendiendo que se acercaba demasiado a tierra, mandó dar atrás con toda fuerza; pero ya era tarde. Habíamos encallado junto a Punta Gruesa, a 12 millas al sur de Iquique, frente a la caleta Molle (Norte de Tarapacá) en una roca que no estaba marcada en el plano, a 4 millas de la playa.

Era la 1 y 45 p. m.

La "Covadonga" salvando milagrosamente del choque, pues no podía temer encallarse, llevando a su bordo al práctico inglés Stanley, pasó entre la roca y la costa.

Al oír la voz del comandante que mandaba dar atrás con toda fuerza, se dejó sentir un estruendo horrible: el buque se detuvo bruscamente, como si una mano de hierro lo hubiera clavado en la roca. Fué tan fuerte el choque, que el oculto peñasco rasgó los fondos del buques y el agua se precipitó dentro de él con horrible ímpetu.

Las calderas se levantaron de su sitio incrustrándose en la caja de humo de la chimenea. Las hornillas se apagaron llenando las baterías de humo y el buque se inclinó sobre el lado de estribor, salvando milagrosamente su tripulación de perecer abrazada por las llamas, merced a la presteza con que el inteligente y acreditado maquinista Wilkins, abrió todas las válvulas para que escapara el vapor. Sólo entonces y para atender a la batería y máquina del buque bajó del puente el comandante Moore, que con su ayudante el teniente 2o. Enrique Palacios y el teniente 1o. Narciso García y García, había permane-

cido en él, haciendo fuego de revólver las tres veces que estuvimos a tiro de esta arma.

El buque enemigo que estaba sobre nuestra misma proa pasó a nuestro lado de estribor, que era nacia el cual se había tumbado la "Independencia" y a boca de jarro nos hizo un nutrido fuego de ametralladoras y de rifle, causando la muerte del valiente alférez de fragata Guillermo García y García, uno de los más inteligentes oficiales de nuestra marina.

Al inclinarse la "Independencia" al lado de estribor, el agua entraba a torrentes por los portalones.

Nuestros bravos artilleros, seguían entre tanto haciendo fuego a la voz de ¡Viva el Perú! hasta que el agua cubrió las piezas. Entonces subieron a la cubierta y de allí y de las cofas continuaron haciendo tiros de ametralladoras y de rifle, hasta agotar completamente sus municiones.

Como esperábamos de un momento a otro que nuestros enemigos nos abordaran, lo que parecían dispuestos a intentar, se dispuso que se inutilizaran los cañones y se arrojaran al agua las armas de fuego, conservando todas las armas blancas y los oficiales sus revólveres.

Viendo que el buque se hundía, parte de la tripulación comenzó a arrojarse al agua, ahogándose algunos marineros. Ya se hizo necesario, puesto que se había retirado el enemigo, bastante averiado, y el agua subía sobre la cubierta, que se arriaran las embarcaciones, colocando primero en ellas a todos los heridos a cargo de un oficial y dos guardiamarinas, para que los dejaran en tierra y regresaran por los otros heridos y tripulantes; pero desgraciadamente, los botes se hicieron pedazos al llegar a la playa en las terribles rompientes.

No quedaban, pues, en la fragata sino los oficiales y muy pocos individuos de la tripulación, que junto con este corresponsal, habíamos decidido desembarcarnos con el comandante y sólo después de haber prendido fuego al buque.

Estos oficiales eran: el teniente 1o. Pedro Gárezon; id. Melchor Ulloa; id. 2o. Alfredo de la Haza;

alférez de fragata Ricardo Herrera, guardiamarina Carlos Eléspuru; doctor Enrique Basadre; el primer ingeniero Tomás Wilkins, su 2o. y algunos fogoneros .

No olvidaré mencionar, que cuando encalló el buque, el comandante Moore dió orden de que se prendiera fuego a la Santa Bárbara, orden que fué secundada por el comandante Sánchez Lagomarsino y entonces el oficial encargado de la Santa Bárbara alférez de fragata don Carlos Bondi, bajó a cumplir el mandato de su jefe; pero fué imposible hacerlo, porque en ese momento una inmensa ola entró por los portalones de la batería, e inundó la Santa Bárbara, llenando de agua los pañoles hasta la escotilla.

Resignados con nuestra súerte, esperábamos tranquilos que regresara de tierra alguna embarcación para desembarcarnos, cuando divisamos al "Huáscar" que venía de echar a pique a la "Esmeralda", y que perseguía a la "Covadonga".

Alguien indicó que debían hacerse señales al "Huáscar" pidiéndole auxilios; pero el comandante Moore se opuso a ello, manifestando que el "Huáscar" debía continuar persiguiendo a la "Covadonga" y que después pensaríamos en salvarnos. Así se hizo en efecto. El "Huáscar" nos reconoció y envió en nuestro socorro un bote, en el que venía el 2o. comandante Ezequiel Otoya, a quien se le refirió todo lo que había sucedido; y entonces en su falúa, condujo a los dos últimos heridos que aún había a bordo y a una parte de la tripulación, ofreciendo mandarnos otros botes. Así lo hizo y en el último de éstos se embarcaron el comandante Moore y los oficiales arriba mencionados.

A nuestra partida de a bordo incendiamos el buque a proa y popa, y poco después las llamas devoraban a la desgraciada fragata que había tenido un fin tan inesperado y trágico.

No concluiré esta correspondencia, sin manifestar el digno comportamiento de todos los jefes, oficiales y tripulación del buque, que han hecho gala de gran tranquilidad y valor.

Todos en su puesto, no lo abandonaron hasta el último instante.

El 2o. comandante capitán de fragata Eugenio Raygada, recorría constantemente el buque, dictando órdenes y aún haciendo por sí mismo disparos con los cañones de las baterías.

Me abstengo de hacer comentarios, porque cualquiera apreciación sería pálida al lado de la desgracia que hoy lamentamos todos los peruanos.

Desgarradores han sido los cuadros que he presenciado.

No espero, SS. EE. presenciar una escena más terrible.

Me encuentro a bordo del "Chalaco" y probablemente iré al Callao, en el primer vapor que se presente.

J. R. C.

("El Comercio" 29 de mayo de 1879).

COMBATE DEL "HUASCAR" CON LA "ESMERALDA"

Iquique, 22 de mayo de 1879.

SS. EE.

Por oficiales del "Huáscar" a cuyo bordo pasé después del desastre de la "Independencia", he tenido conocimiento aunque no tan detallado como lo habría deseado, del combate habido entre el monitor y la corbeta "Esmeralda".

Nuestros dos buques de guerra salieron juntos de Arica a Pisagua, donde entró el "Huáscar", esperándolo afuera del puerto la "Independencia", por las razones expresadas al narrar el combate con la "Covadonga".

Llegaron a Iquique a las 8 a. m. y comenzó el combate a las 8 y 20 a. m. El monitor afianzó su pabellón con un cañonazo de a 300 en blanco.

El número de tiros hechos por el monitor fué de 18, todos de bomba. Uno de ellos estalló en la primera cámara de la "Esmeralda"; otro en la segunda; otra en el sollado, produciendo un incendio; una cuarta bomba penetró en la máquina matando a todos los maquinistas y fogoneros.

La "Esmeralda" recibió también tres espolonazos, uno en la proa, otro en la popa y el tercero en el centro, acompañado este último de dos bombas de a 300.

Al chocar el monitor con el buque enemigo por tercera vez, cayeron sobre cubierta el comandante Prat siguiéndolo el teniente Serrano y dos marineros más, que fueron recibidos con un nutrido fuego

de fusilería, quedando muerto el comandante Prat de un hachazo en la cabeza y mortalmente herido el teniente Serrano, que dejó de existir una hora después.

En este momento también fué herido de muerte el teniente 2o. de nuestra armada don Jorge Velarde, que ocupaba valientemente su puesto como oficial de señales al pie de la torre del comandante, herido por tres balas de revólver.

El tiempo trascurrido entre el último espolonazo del "Huáscar" y la desaparición completa de la corbeta "Esmeralda" bajo las aguas fué de cortos instantes, apareciendo en seguida muchos náufragos asidos a trozos del buque.

Se arriaron inmediatamente los botes del "Huáscar" y se recogió a los individuos que constan en la relación adjunta, los cuales fueron mandados a tierra, donde se hallan presos.

Casi todos estaban desnudos y fué preciso darles ropa a bordo. Se les trató, como debía esperarse, con la mayor benevolencia.

La "Esmeralda" lo mismo que la "Covadonga", trataron durante el combate de acercarse lo más posible a la playa, con el objeto de que nuestros proyectiles cayeran sobre la población y de que encallara el "Huáscar". Felizmente el poco calado del monitor y el conocimiento bastante exacto que tiene de la bahía el capitán de puerto, impidieron este accidente. También obligó mucho a la "Esmeralda" a retirarse de la playa, el fuego que desde allí le hacían nuestras tropas con sus rifles y cañones de campaña.

Los fuegos de los chilenos eran bastante certeros: uno de los proyectiles atravesó la obra muerta del "Huáscar" hacia la popa y otro dió en el blindaje; uno de éstos cayó en el borde mismo del portalón de la torre y un casco de bomba hirió ligeramente, en la pierna izquierda, al 3er. jefe, capitán de fragata don Ramón Freire.

Los enemigos hacían un nutrido fuego de ametralladoras y de rifle, pues la corbeta tenía cubierta

sus vergas con marinería y arrojaban también, cuando estaban cerca, bombas de mano. La chimenea del monitor recibió 52 tiros de rifle y ametralladora.

El combate terminó a las 12 del día.

Después el "Huáscar" se dirigió en busca de la "Independencia" y habiendo visto a la "Covadonga" que huía a lo lejos trató de perseguirla; mas viendo entonces que la "Independencia" estaba encallada, vino en su auxilio.

Lo demás que sucedió lo tengo consignado en el parte de esta correspondencia, relativo a la "Independencia".

La "Esmeralda" estaba armada con 14 cañones Armstrong de a 40. Tenía de tripulación y guarnición 24 bombas.

Cuando los prisioneros de la "Esmeralda" estuvieron a bordo del "Huáscar" su comandante el teniente Uribe, les dijo: "Muchachos, ese pabellón bicolor que veis (señalando la bandera peruana) es un país hospitalario, ¡Viva el Perú!"

Este viva fué contestado por todos los prisioneros, que inmediatamente después fraternizaron con sus vencedores, con aquella franqueza tan natural en los marinos.

J. R. C.

("El Comercio", 29 de mayo de 1879).

LA CAMPAÑA DEL "HUASCAR"

A bordo del "Huáscar", al ancla, 8 de junio de 1879.

SS. EE.

Como ofrecí a Uds, cumplo con hacerles una narración exacta y detallada de las excursiones de este monitor, desde nuestra salida del puerto de Iquique, hasta nuestra llegada al Callao.

Viernes 23.

En la noche de este día, abandonamos el fondeadero de Iquique, con rumbo al sur, después de habernos provisto de carbón y víveres frescos.

El "Chalaco" que hasta entonces había estado con nosotros, hizo rumbo a Arica en donde, según supe, había tomado a su bordo al general Prado, director de la guerra, a un batallón y un regimiento bolivianos, para conducirlos a Iquique, desembarcándolos en ese puerto, en la mañana del día siguiente.

Seguimos nuestro rumbo al sur, después de haber reconocido un vapor que venía del norte, que resultó ser el "Santa Rosa" y que había salido del Callao, el domingo 18. Este vapor no nos comunicó nada de importancia. En su viaje desde el Callao, no había encontrado a la escuadra chilena, y esto se explica, porque los vapores de la carrera navegan muy pegados a la costa y los buques chilenos cuando hicieron rumbo al Callao, fueron mar afuera.

Durante la noche que se pasó fuera de la rada, no tuvimos novedad.

Día sábado 24.

En la madrugada de este día, seguimos nuestro rumbo al sur.

A la altura de Pabellón de Pica, avistamos al vapor "Valdivia", que venía de Caldera y reconocido que fué, nos dió algunas noticias que solicitamos de él, siguiendo nuestra derrota, siempre en demanda del sur, no encontrando en nuestro camino más buques que la barca inglesa "Choice", que venía del Callao en viaje a Huanillos.

Día Domingo 25.

Amaneció este día como los anteriores, sin novedad; pero a las 6 y 45 a. m. avistamos un vapor que caminaba separado de la costa y a toda fuerza. Se supone que fuera el "Itata" de la compañía sud-americana. Gracias a su mucho andar se nos escapó, apesar de haberlo perseguido como cuatro horas.

Cuando caminábamos en persecución de dicho vapor, distinguimos por nuestra amura de babor un pailebot que venía a la vela. Inmediatamente gobernamos para darle caza y reconocido que fué, se nos dijo que era el "Recuperado" que había sido apresado en Iquique por la "Esmeralda" y que se dirigía a Antofagasta para ser juzgado en ese puerto. Se nos dijo igualmente que ese pailebot era de propiedad de un comerciante peruano de Mollendo.

Se trasbordó a sus tripulantes y el pailebot fué barrenado y echado a pique, no pudiéndose salvar su cargamento que se componía de víveres y leña.

Continuamos nuestra derrota y a las 3 de la tarde frente a Mejillones de Bolivia, divisamos a la distancia un buque a vapor.

Nos pusimos en son de combate, afianzando nuestro pabellón con un cañonazo en blanco.

A los pocos momentos reconocimos que aquel buque era el vapor "Amazonas". Puestos al habla con él, nos dijo su capitán que venía de Valparaíso con rumbo al Callao; nos proporcionó periódicos de Chile y supimos por algunos pasajeros que el día 23 habían llegado a Antofagasta cuatro trasportes conduciendo como 4,000 soldados chilenos y que ya se encontraba en ese puerto el "Lamar", que como Uds. saben, es el mismo que el día 21 se nos había escapado en Iquique, arriando el pabellón chileno, cuan-

do nos avistó e izando el norteamericano. También se nos dijo, que Antofagasta estaba bien artillado con cañones de grueso calibre, y que el vapor que habíamos perseguido por la mañana, era el "Itata".

A las 8 y cuarto de la noche, entramos al puerto de Mejillones de Bolivia. Notamos que había gran laberinto en la población; distinguíanse jinetes a caballo, que corrían en distintas direcciones. Fué una gran sorpresa para ellos, reconocer al "Huáscar" que por cierto, no esperaban.

Cuando llegamos, el comandante Grau mandó a tierra una embarcación a cargo del teniente 1o. Diego Ferré, para que comunicara al jefe de la plaza que el "Huáscar" no llevaba ninguna misión hostil; que no haría daño a la población; y que lo único que se proponía hacer, era echar a pique todas las embarcaciones que se encontraban en la había y que podrían servir al enemigo.

El Comandante de esa plaza señor Polidoro Valdivieso, contestó al señor Ferré que el "Huáscar" podía hacer en la bahía cuanto quisiese; pero que si intentábamos un desembarco, lo rechazaría.

Como Uds. comprenden, nosotros no llevábamos esa misión; así es que nos concretamos únicamente a quemar siete lanchas y una goletita "Clorinda" que era todo lo que había en el puerto. Además tomamos 38 rollos de alambre y otros útiles de telégrafo y una lancha con cuatro bueyes y algunos sacos de papas. La chalupa de la capitanía que se hallaba en muy buen estado se izó al costado del "Huáscar".

Concluída ya nuestra misión en Mejillones de Bolivia, abandonamos el fondeadero a las 10 de la noche.

Lunes 26.

A las 12.30 avistamos Antofagasta. Como a una milla del puerto afianzamos el pabellón con un cañonazo.

Al avistarnos un vapor que se encontraba en la bahía, se puso precipitadamente en fuga y apesar de haberlo perseguido por algún tiempo, no logramos

darle caza, debido a su mucho andar. Estábamos en persecución de ese vapor, cuando de tierra se nos hizo algunos tiros de cañón. Ya fué preciso regresar al puerto a contestar esa provocación.

Efectivamente, a las 5 de la tarde, entramos a la bahía en son de combate, colocándonos a tiro de revólver de los fuertes de tierra.

La "Covadonga" se cubrió con los buques mercantes, quedando siempre en disposición de hacernos fuego.

Había trascurrido media hora, en cuyo tiempo reconocimos la bahía. Esta está fortificada con tres baterías; una al sur, la otra al centro y la tercera al norte. Todas con cañones de grueso calibre.

Viendo pues, que apesar de lo próximo que estábamos de tierra no se nos hacía fuego, el comandante ordenó disparar sus cañones sobre las máquinas condensadoras de agua, que están en la playa hacia el norte de la población; entonces se nos contestó de tierra y de la "Covadonga", trabándose desde ese momento el combate.

A las 7 de la noche cesó el fuego del enemigo, habiendo disparado el "Huáscar" su último cañonazo que no fué contestado.

Nos retiramos de la bahía, porque ya era de noche y por temor a una sorpresa, aguantándonos sobre la máquina a cierta distancia.

Los tiros disparados hasta entonces, habían sido 24; 16 de a 300 y 8 de a 40. El enemigo haría 80 tiros más o menos.

Así pasamos la noche del 26, deseando que llegara la mañana, para volver a entrar al puerto.

Martes 27.

Amaneció el día tan deseado. A las 8 nos dirigimos al lugar donde habíamos estado la víspera y notamos con sorpresa que no había más banderas que las de los buques mercantes.

El hecho de no haber en todo el puerto ni una bandera chilena, parecía signo de haberse rendido y nos convencimos de ello porque apesar de la poca

distancia que nos separaba de tierra, no se nos hizo fuego.

Convencido por esto el comandante Grau, de que era inútil perder el tiempo en la bahía desde que los chilenos no daban acuerdo de su persona, ordenó arriar dos embarcaciones con sus respectivas rastras para pescar el cable. No se hizo muy pesada esta labor, porque a los pocos minutos se encontró el cable y se cortó sin gran dificultad.

No bien habían concluído esta operación, cuando a las 6 de la tarde, más o menos, se distinguió un humo en el horizonte. Nos dirigimos a reconocer de dónde salía y nos encontramos con el vapor "Ayacucho" de la compañía inglesa, que iba en viaje del Callao a Valparaíso. Por este vapor supimos, que la escuadra chilena había llegado el día anterior a Pisagua.

Miércoles 28.

Serían las 4 de la mañana y hallándonos frente a la roca de Abtao en la punta de Mejillones, divisamos tres luces que presumimos fueran de los buques chilenos; pero no distinguimos qué buques serían, apesar de habernos acercado prudentemente.

Navegamos hacia Cobija a las 7 a. m. y lo primero que se presentó a nuestra vista fué una goleta llamada la "Coqueta" que había viajado antes con bandera peruana y que apresada por la "Esmeralda" la mandaba a Antofagasta para que se le declarara buena presa.

Después de trasbordar á los tripulantes chilenos que había en la goleta, el comandante Grau la despachó para Arica, a cargo de un guardián y dos marineros.

Seguimos nuestra derrota con destino al puerto de Cobija, llegando a las 8 a. m. Aquí como en los otros puertos a donde habíamos estado, se afianzó el pabellón.

El comandante Grau, como en Mejillones, mandó destrozar previa la notificación de estilo, que fué hecha por el teniente 1o. don Pedro Rodríguez Salazar, todas las lanchas que habían en la bahía.

El jefe de la plaza, sargento mayor don Jorge Wood, no se opuso a la orden dictada por nuestro comandante.

No habíamos acabado de inutilizar las lanchas, cuando recibimos la visita del señor Henriot, que venía en representación del comercio de aquella población, a suplicar al comandante Grau, que no bombardeara el indefenso puerto y que no destruyera las lanchas que les haría falta para la descarga de las mercaderías. El comandante Grau contestó muy cortesmente al señor Henriot, que la misión del "Huáscar" no era incendiar pueblos indefensos y que por consideración especial al comercio extranjero de Cobija, dejaría dos lanchas para su servicio.

En esta confianza se retiró el señor Henriot, dando las gracias al comandante Grau y manifestando sus agradecimientos por la manera como había sido tratado por los marinos peruanos.

En este puerto, se desembarcó a los tres chilenos que tripulaban la goleta "Coqueta".

Durante la entrevista del señor Henriot con el comandante Grau, se avistó al O. un buque que venía a la vela. Salimos en su persecución y pronto lo apresamos. Era la barca "Emilia", con la bandera nicaragüense y con 13 hombres de tripulación; de los que 10 eran chilenos. Su capitán don José Mesina es de nacionalidad italiana. La barca es de 582 toneladas de registro, de propiedad de una casa italiana de Coronel.

Trasbordamos a sus tripulantes y el comandante Grau la mandó al Callao a cargo del teniente 1o. graduado don Melitón Rodríguez, guardiamarina don Bruno Bueno y 8 marineros del "Huáscar" en reemplazo de igual número de chilenos que tenía a su bordo.

Después de despachada la barca seguimos nuestro rumbo al norte, llegando a Tocopilla a las 4 p. m. Allí supimos por los buques mercantes que el "Chalaco" había estado la víspera y que apresó a la barca "Anita" cargada de pasto seco, cebada y azufre. Se nos dijo igualmente, que el día 25 habían visto a la

"Covadonga" en tan mal estado que presumían se hubiera ido a pique; que había tenido que pedir a tierra la maestranza y carpinteros para que repararan algo las grandes averías que había sacado en el combate con la "Independencia". Llevaba completamente destrozada la popa.

Salimos de ese puerto a las 9 de la noche, navegando sin la menor novedad.

Jueves 29.

A las 9 a. m. llegamos a Patillos y supimos por un bote que se mandó a tierra, que el general Prado se hallaba en Iquique.

A las 9 y 30 zarpamos siempre con rumbo al norte, hasta las 2 de la tarde en que estuvimos frente a Iquique. En ese momento divisamos un buque de vela que venía del norte y resultó ser la barca inglesa de fierro "Edith Lorna" que venía con un cargamento de carbón para Arica.

A las 4 de la tarde fondeamos en la rada de Iquique, donde desembarcó el tercer jefe del monitor, capitán de fragata don Ramón Freire, acompañado del doctor Távara.

Día 1o.

A las 8 p. m. después de hacer carbón, se alistó el buque para zarpar, lo que verificamos a las 10 y 15 con rumbo al sur.

Durante la travesía, no ocurrió novedad. Tuvimos un mar llano de tiempo claro.

Al amanecer de este día, avistamos el morro de Arica y a las 10 a. m. nos amarramos a la boya de aquel puerto.

Recibimos a bordo al contralmirante Montero y autoridades de aquel puerto que vinieron a hacer la visita de estilo.

Por la noche zarpamos dirigiéndonos a Pisagua a donde llegamos a las 12.

Se mandó una embarcación para que trasmitiera un telegrama al director de la guerra y al regreso de ella a bordo, zarpamos nuevamente, navegando muy despacio para conservarnos a cierta distancia del puerto.

Día 2.

Amaneció este día y entramos al puerto para hacer carbón inmediatamente; faena en la cual estuvimos hasta las 7 de la noche, hora en que se había arriado en tierra una señal convenida. Nos alistamos para zarpar.

A las 7 y 30 abandonamos el fondeadero, poniendo proa al SO. y pasamos a 15 millas de Iquique, aproximándonos después a la costa para reconocerla.

Día 3.

En la mañana de este día avistamos por nuestra amura de babor un buque de vela y nos dirigimos a toda fuerza a reconocerlo, cuando divisamos en la misma dirección dos columnas de humo proyectadas sobre la costa.

Las noticias recibidas en Pisagua nos hacía creer, que fueran las corbetas "Chacabuco" y "O'Higgins", que regresaban a Iquique de la comisión que habían llevado al sur; por lo cual nos dirigimos sobre dichas columnas de humo. Pronto avistamos dos buques a vapor, y cuando aclaró el tiempo, a las 5 y 45 a. m. reconocimos al "Blanco Encalada" y la "Magallanes", por lo que viramos navegando a toda fuerza de máquina hacia el O. Como por la mala calidad del carbón y por no haber levantado todavía todo el vapor necesario, nos entraron visiblemente, se alistó el monitor para emprender el combate.

La cubierta completamente obstruída por los sacos de carbón que habíamos embarcado en Pisagua, no permitía hacer uso de los cañones de popa.

El blindado chileno seguía estrechando la distancia y la corbeta le seguía, pero perdiendo terreno por su menor andar.

Por la mala calidad del carbón que consumíamos, apenas andábamos 9 millas término medio, por lo cual a la 1.10 m. estando a distancia de 6.000 yardas, el blindado chileno nos hizo dos tiros con sus cañones de caza; los que contestamos con uno de los de a 40, que se había colocado en la popa, izando en el mismo instante el pabellón nacional al pico y tope mayor.

Las falúas del costado de estribor, destrozadas casi completamente en los combates anteriores, impedían que los cañones de la torre pudieran hacer fuego en dirección de la aleta, por lo cual se echaron al agua.

A las dos de la tarde, la distancia había disminuído ya a 4.000 yardas, por lo que rompimos los fuegos con los cañones de a 300.

Antes de disparar, el comandante Grau formó a la tripulación sobre cubierta, y la arengó alentando su entusiasmo y recordando la gloria adquirida hasta entonces por el buque en su campaña.

Nuestros dos disparos fueron contestados por el blindado chileno que desvió con este objeto varias veces su rumbo, maniobra de la que aprovechamos, obteniendo algunas ventajas. Siguió haciéndonos fuego y nosotros contestándolo en retirada, hasta las 3 de la tarde, en que ya estuvimos fuera de tiro de cañón.

En este momento, la gente de cubierta dió voces de "hombre al agua", y llegamos a distinguir en efecto a 100 yardas por la popa, un hombre que tomado de un enjaretado levantaba el brazo haciendo señales.

No era posible en este momento parar el buque para recojer el náufrago, porque el enemigo a muy corta distancia seguía haciéndonos fuego y nosotros contestándolo.

Por el momento no se supo quién había sido el hombre que cayó al agua; pero como a las 4 horas, tuvimos el dolor de saber que era nuestro querido compañero don Antonio Cucalón.

Las señales que el blindado chileno hacía a la corbeta en el acto que aconteció esta desgracia, y el cambio de rumbo de esta última, así como su considerable atraso después, nos hace esperar que ha salvado a nuestro amigo Cucalón, de perecer ahogado, tomándolo a su bordo.

La distancia ganada al enemigo, que pudimos conservar hasta las 12 de la noche, frente al Morro de Sama, lo decidieron sin duda a abandonar la persecución, y a esa hora, haciendo su último disparo en

blanco, cambio su proa perdiéndose poco después de vista.

El "Blanco Encalada" había hecho nueve disparos; el "Huáscar" solamente cinco.

Durante la noche navegamos ya con dirección a Mollendo.

Día 5.

A las 5 de la tarde de este día, fondeamos en Mollendo, donde fuimos recibidos por el pueblo, con gran entusiasmo.

Vinieron a bordo todas las autoridades y muchas otras personas del puerto a felicitarnos y darnos la bienvenida.

De aquí se hizo un parte al vicepresidente de la república, anunciándole nuestra llegada y nuestra salidas para el Callao.

A las 8 y 50 de la noche, nos largamos de la boya, y zarpamos del puerto, con rumbo al O.

Seguimos sin ninguna otra novedad nuestro viaje al Callao recorriendo toda la costa y fondeamos en este puerto a las 10 de la noche de ayer, habiendo estado aguantados por la parte norte, sin enseñar luces, para que no nos viera el vapor del sur que salía.

Hemos llegado a este puerto con tanta demora, por haber venido barajando la costa a muy poco andar, entrando en todas sus caletas y ensenadas.

Ninguna avería seria ha sufrido nuestro monitor, en toda la presente campaña.

El Corresponsal.

J. R. C.

("El Comercio", 8 de junio de 1879).

VIAJE DEL "OROYA"

Mollendo, junio 27 de 1879.

SS. EE.

El día 19 a las 11 y media del día, salió el "Oroya" del Callao con rumbo a Mollendo, donde llegó a la 1 p. m. del 21, y después de 5 horas de permanencia en este puerto, salió rumbo a Arica, fondeando a las 10 y 30 a. m. del día 22. Aquí se embarcaron algunos cajones de municiones para rifle y se desembarcaron todos los pertrechos que traía del Callao, parte de la cebada y pasto seco, quedando el resto para desembarcarse en Pisagua, a cuyo puerto debía salir el "Oroya" en la noche.

Se aguardaba, pues, la orden de salida cuando por el S. se vió una luz y poco después otra, cerca de la primera. Se observó detenidamente hacia ese lado y se pudo notar que sólo aparecían con un intervalo de 10 minutos poco más o menos y una después de otra, de donde se dedujo: 1o., que las luces avistadas eran de dos buques que navegaban en convoy sin las luces de reglamento; 2o., que la primera luz que aparecía era una señal que un buque hacía al otro, con el objeto de no perder el convoy y 3o., que dos buques que navegaban con tales precauciones, no podían dejar de ser enemigos o por lo menos sospechosos.

De conformidad con estas observaciones, y notando que las luces se acercaban cada vez más, se resolvió hacerse a la mar, lo que se verificó poco después de las 7 y media de la noche, haciendo proa al O.

Hasta las 10 y 30 p. m. continuamos con los buques a la vista y algunas veces bastante cerca; pero

no tanto que les fuera posible ver al "Oroya", pues la obscuridad de la noche protegía las maniobras de éste, que navegaba sin luz alguna y contaba las precauciones que aconseja la prudencia.

A la 1 de la mañana o sea 3 horas después que se vieron las luces por última vez, se resolvió volver al puerto; pero cuando apenas se había navegado unas 4 o 5 millas, se divisaron por el NO. y a la altura del Morro de Sama.

Como era natural, se volvió a gobernar al O. hasta que al cabo de 4 horas sin verlas, se hizo rumbo a Arica, donde fondeó a las 11 y 30 a. m. del día 23.

El 24 a las 11 a. m. salió para Pisagua a donde se amarró a la boya poco antes de las 6 de la tarde del mismo día. Aquí se supo que los buques avistados en la noche del 22, habían entrado a Pisagua junto con el vapor del norte y que uno de ellos había hecho más de 30 tiros de cañón, hacia el sitio donde estaban varadas cuatro lanchas destrozando dos; después de lo cual, se retiraron del puerto con rumbo al sur.

Dos horas y media ha estado el "Oroya" en Pisagua y en este tiempo se desembarcaron cerca de 300 fardos, no pudiendo desembarcarse más, por falta de lanchas en que hacerlo, y porque de orden superior debía estar de regreso en Arica en la mañana siguiente a primera hora.

Dejó pues, la bahía de Pisagua a las 8 y 30 de la noche y fondeó en Arica, poco antes de las 8 de la mañana siguiente.

En este puerto ha cargado durante todo el día y hasta las 10 de la noche: madera, víveres y otros artículos para llevarse a la caleta de Ite y después de estar clara la última lancha, se embarcó el batallón "Tacna" de 295 plazas y una parte del regimiento "Cazadores de Tacna", compuesto de 64 hombres, con destino a la misma caleta.

A la 1 de la noche, después de tomar dos lanchas a remolque, se dió rumbo a Ite, fondeando allí a las 8 de la noche del 26. El día se pasó desembarcando la tropa y la carga que se pudo. A las 6 y me-

dia dejó el fondeadero de Ite e hizo proa a Mollendo, llegando a este puerto a las 9 de la mañana del 27. De aquí se hizo a la mar a las 6 de la tarde, después de haber embarcado el batallón No. 9 al mando del coronel Barriga, compuesto de 500 plazas, de las que 300 debían quedar en Ite y 200 seguir para Arica. A la llegada del "Oroya" por primera vez a Ite se supo, que en la mañana que siguió a la noche en que se avistaron los buques chilenos, uno de ellos fué visto desde dicho lugar. Esta noticia la ha comunicado el coronel J. M. Ríos, jefe militar de esa caleta.

El Corresponsal.

J. R. C.

("El Comercio" del 30 de junio de 1879).

EXPEDICION DEL "TALISMAN"

A bordo del "Talismán", al ancla, Callao, julio 9 de 1879.

SS. EE.

Salimos del Callao a las 6 de la mañana del miércoles 18 del pasado junio, con rumbo al norte.

El viaje del "Talismán" tenía por objeto traer una cantidad considerable de armamento que debía llegar a Panamá el 22, esto es, algunos días después de la salida de ese puerto del "Chalaco", que como se sabe, había llevado una comisión idéntica.

El 24 en la noche, llegamos a un punto del golfo de Panamá, distante más de 20 millas del puerto de este nombre. Allí recibió el comandante una comunicación del señor J. A. Miró Quesada, comisionado por nuestro gobierno para facilitar el tránsito de armas por el istmo. En esa comunicación se anunciaba que el "Chalaco" había salido cargado de armas para el Callao, sin novedad, y se insinuaba la conveniencia de que el "Talismán" permaneciera donde se encontraba, hasta nuevo aviso.

A las pocas horas de nuestra llegada, era ya inútil conservarla en secreto, porque la noticia circulaba ya en tierra, y por consiguiente se creyó oportuno que el "Talismán" se presentara en el fondeadero el 25 en la tarde.

Hasta entonces, se había creído poder realizar el embarque del armamento esa misma noche, pero no fué posible hacerlo, porque el gobierno del Estado se opuso, por medio de una orden provisional dada al superintendente general del ferrocarril, orden que

fué ratificada al día siguiente, por la resolución que en otro lugar inserto.

Como debe suponerse, desde ese momento se inició una verdadera campaña para conseguir el embarque de las armas, que pretendía detener el gobierno de Panamá y que tan necesarias nos eran.

Por fortuna, los intereses peruanos se hallaban en esta ocasión estrechamente ligados con los del ferrocarril del istmo; y el primer triunfo que alcanzamos fué que el superintendente de la mencionada línea lo reconociera así, según se verá por la comunicación que aparece después del decreto del gobierno de Panamá.

Por último, el 1o. de julio se resolvió que las gestiones que incesantemente se habían hecho cerca del Presidente del Estado, dieran un resultado satisfactorio, pues aquel funcionario consintió en permitir el embarque de las armas para un puerto neutral, sin exigir fianza, que garantizara su arribo a él, como pretendían los agentes chilenos.

Esto decidía la cuestión. La petición de embarque que se hizo al día siguiente, con destino a Punta Arenas en la goleta "Triunfo", no sólo fué por los pertrechos que estaban en el istmo desde el 22, sino por una nueva partida que llegó el 28 de New York. Concedido el permiso, se procedió inmediatamente al embarque; y después de 24 horas de incesante labor, el "Talismán" que desde hacía 48 horas faltaba de Panamá, hacía rumbo al Callao, el 3 del presente a las 12 del día, cargado hasta los imbornales.

Salvada la cuestión de hecho, que era la que más interesaba por el momento, era necesario pensar en la de derecho. De esto se ocupaban el Cónsul peruano en Panamá, señor Vallarino y el Cónsul General, no reconocido aún, señor Márquez, quienes de común acuerdo, contestaron al presidente del Estado la nota impidiendo el embarque de armas para el Perú, con el oficio que se publicó después de la nota del superintendente del ferrocarril, que fué dirigida y publicada el día 2.

Durante nuestra permanencia en Panamá, ade-

más de las gestiones oficiales que se hacían, para evitar el embarque de las armas, los chilenos recurrieron a otros medios ridículos por demás y que no sirvieron sino para dar la medida de su impotencia e impopularidad en el istmo.

Ofertas de dinero para echar a pique las lanchas cargadas con nuestras armas; embarcaciones tripuladas con gente de cuchillo corvo, vigilando constante aquellas lanchas y otras manifestaciones igualmente pueriles, que servían de diversión constante a peruanos y panameños; he aquí los grandes recursos de la diplomacia chilena en Panamá.

La verdad es, que hubo un momento en que nuestros enemigos creyeron tener la partida ganada, porque se imaginaban poder contar dócilmente con el Presidente Ortega; pero cuando salieron de su error, cuando vieron que este funcionario, aunque en realidad había dañado al Perú, interpretando en sentido desfavorable la ilustrada declaración del gobierno de Bogotá sobre neutralidad del istmo y que estaba muy lejos de simpatizar con la causa de las hordas chilenas, redujeron sus esfuerzos a intriguillas de cuyo éxito, da medida exacta la llegada de las armas al Callao.

A las 24 horas de nuestra salida de las aguas de Panamá, encontramos al vapor "Lima" que iba del Callao para ese puerto y al que detuvimos para que nos diera noticias.

Supimos por el "Lima" que a su salida del Callao, circulaba el rumor de que el trasporte chileno "Rímac" había sido despachado de crucero entre Paita y Guayaquil en busca del "Talismán". Esta noticia coincidía, con la que tuvimos en tierra en Panamá, de orígen chileno, la víspera de embarcarnos, anunciando que la "Magallanes" y otro buque ligero enemigo, vendrían en nuestra persecución.

El comandante Sánchez, que es hombre que no se alarma con facilidad, no dió mucha importancia al anuncio; pero no obstante, enmendó el rumbo convenientemente y mandó aclarar la cubierta que estaba atestada de carga, a fin de que las cuatro pequeñas

carronadas de a bordo, pudieran funcionar con libertad, en caso de encontrarse con algún buque chileno.

Nuestro viaje continuó sin novedad hasta hoy en la mañana, en que fondeamos en Supe, donde el comandante debía esperar instrucciones del gobierno, y de cuyo puerto dirige a Uds. un telegrama el señor Miró Quesada, que viene a bordo, comunicándoles noticias de Europa y Estados Unidos, de que será portador el "Lontué" que salió de Panamá un día antes que el "Talismán", esto es, el 2, y que no llegará al Callao sino pasado mañana.

Por fin, a las 11 de esta noche ha fondeado el "Talismán" en el Callao, terminando así de manera satisfactoria, su importante comisión.

El Corresponsal.

J. C. R.

("El Comercio", 10 de julio de 1879).

VIAJE DE LA "UNION"

A bordo de la "Unión", Arica, 16 de julio de 1879.

SS. EE.

Ya me tienen Uds. nuevamente en campaña. Hasta aquí no hemos tenido ninguna novedad, por lo que esta correspondencia no tendrá grande importancia, pero a falta de acontecimientos notables, procuraré hacer una narración detallada de nuestro viaje, desde que salimos del Callao, hasta este momento, en que fondeamos en el puerto de Arica.

A las 3 de la mañana del domingo 13, nos largamos de la boya a que estábamos amarrados en el fondeadero del Callao y a las 4 ya doblábamos el cabezo de la isla de San Lorenzo. En este momento paró la máquina, porque había acontecido una desgracia. Un fogonero que se ocupaba en aceitarla, cayó entre los caballos, causándole el choque la muerte instantánea. Se subió inmediatamente el cadáver a la cubierta y se depositó en un bote para ser sepultado en la primera caleta donde pudiéramos recalar.

Ya claro el día, con una mar de leva y teniendo por nuestro costado de babor los islotes Palominos, continuamos nuestra derrota, teniendo la costa a la vista, hasta las 6 de la tarde, que teníamos por la proa la isla de San Gallán; aquí se enmendó el rumbo, para recalar en la bahía de Paracas.

En la noche, fondeamos en la referida bahía y se mandó a tierra para que se enterrara el cadáver del fogonero, que aún estaba a bordo.

A las 4 de la mañana del lunes, nos pusimos en movimiento costeando primero la bahía de Paracas y en seguida el boquerón de San Gallán. Amaneció es-

fe día la mar gruesa del S., viento fresco del SE. cielo y horizonte claros, a la vista de la costa, teniendo por la proa las islas Viejas. Todo el día siguió la mar y viento fresco de proa.

El día martes amaneció como los anteriores, con viento fuerte y mar gruesa del SE., hasta las 4 p. m. que avistamos de babor el puerto de Caballos.

Sin ninguna novedad, seguimos nuestro viaje, mar de leva y viento fresco.

A las 10 avistamos por la cuadra de babor la quebrada de Ocoña. Como estuviera nublado el día, no se pudo tomar, como los anteriores, la altura meridional.

A las 7 de la noche llegamos al puerto de Mollendo para tomar noticias. Aguantados sobre la máquina, esperamos al capitán del puerto. Este no pudo venir por la braveza del mar, pero mandó decir que no sabía nada de nuevo y que "Huáscar" y la "Pilcomayo" estaba en Arica.

Con estas noticias, pusimos proa en demanda de Arica, a donde acabamos de fondear 12 del día.

Al "Huáscar" lo encontramos fondeado en este puerto.

Con motivo de ser hoy el aniversario de la república de Bolivia, está embanderado todo el pueblo; ha habido misa de gracias. En Tacna se da hoy un lunch al general Daza. Los pormenores de la fiesta, se los comunicará el corresponsal en este puerto.

Sin más.

J. R. C.

("El Comercio", 21 de julio de 1879).

CAPTURA DEL "RIMAC", 3 BUQUES MERCANTES Y EL REGIMIENTO YUNGAY

Abordo de la "Unión", al ancla, Arica, julio 25 de 1879.

SS. EE.

En este momento, 10 de la mañana, fondeamos en este puerto, de regreso de la comisión que fueron a desempeñar el "Huáscar" y la "Unión" a las costas de Chile. El resultado de la expedición no puede ser más satisfactorio. Dejando para otra ocasión las disgresiones, voy al grano.

Como comuniqué a Uds, en mi anterior, el miércoles 16 llegamos a este puerto, donde no permanecimos sino el tiempo indispensable para reponer el carbón consumido desde nuestra salida del Callao. Concluída esta faena a las 3 y media de la mañana del jueves, nos pusimos en movimiento para franquearnos del puerto, claro ya de él, se principió a navegar en convoy con el "Huáscar", guardando las precauciones debidas.

Amaneció al jueves claro y con mar llana, teniendo al "Huáscar" por nuestra amura de babor. En todo el día no tuvimos novedad. El viernes, como el día anterior, continuamos navegando con el mismo rumbo. A las 6 de la mañana, que aclaró, descubrimos al "Huáscar" por el costado de estribor. Acortamos el andar hasta ponernos al habla con el monitor, conseguido lo cual, continuamos nuestra derrota.

A las 7 a. m. avistamos tierra por la amura de babor. Por la configuración de la costa, pronto comprendimos los que no somos de la profesión, que estábamos a la altura de Mejillones.

Dos horas después, esto es a las 9, avistamos un buque de vela por el costado de estribor del "Huáscar", y a éste, que hacía señales indicando al buque avistado. Aguantado el monitor sobre su máquina, lo mismo que nosotros, destacó una embarcación para que reconociera el buque avistado, el cual ya había izado el pabellón inglés. Habiendo regresado el bote a su bordo, nos pusimos nuevamente en movimiento.

Así continuamos navegando hasta la 1 p. m. que se avistó un vapor por el lado de tierra. Nos pusimos en su persecución aumentando el andar de la corbeta y a las 3 y media de la tarde, ya lo teníamos a poca distancia. En este momento se llamó a zafarrancho de combate.

¡Qué momento tan imponente! El entusiasmo de la tripulación no tenía límites; en los semblantes de todos se veía rebozar el júbilo. Reinaba el mayor silencio, sólo interrumpido por la voz del comandante general señor García y García, que desde el puente y al lado del comandante señor Portal, dió tres vivas al Perú, que fueron entusiastamente contestados.

El "Huáscar" que se había quedado muy atrás, s guía navegando a toda fuerza. Le hicimos señales de que el buque avistado parecía ser enemigo por el paraje en que navegaba y porque era un buque de guerra.

El buque que habíamos avistado se dirigía a toda máquina al puerto de Mejillones y nosotros en su persecución. Cuando estuvimos dentro del puerto se izó el pabellón afianzándolo con un cañonazo en blanco y presentándole la batería de estribor, a tiro de pistola.

Cuando esperábamos que el buque que así había c rrido a nuestra vista, izara el pabellón chileno, quedamos sorprendidos al ver izar al pico de su palo mesana, la bandera francesa. Se arrió entonces una embarcación al mando del teniente 2o. Felipe La Torre Bueno, quien fué a reconocer al buque que ya había fondeado. En este momento llegó el "Huáscar" y también mandó un bote. Efectivamente era

un buque de guerra francés y su comandante dijo que había visto a su salida del puerto como si el "Huáscar" persiguiera a otro buque.

No dejó de sorprendernos que en toda la población no se hubiera izado ninguna bandera. Ni en los edificios públicos ni en las casas particulares se veía flamear, la bandera chilena, apesar de que fuerzas de esa nación ocupan ese puerto. En cambio, se veía la gente que despavorida corría a los cerros. El pánico se había apoderado de los moradores. Sus habitantes corrían a pie y a caballo en distintas direcciones. Por supuesto, que el telégrafo funcionaba con gran rapidez, comunicando cosas imaginarias y las mentiras con que acostumbran las autoridades chilenas engañar a los rotos.

No olvidaré mencionar que cuando estuvimos a la vista de Mejillones, el comandante general llamó a su cámara a todos los oficiales para manifestarles que el Perú tenía la vista fija en los dos débiles buques que iban a expedicionar a las costas de Chile y que era necesario que cada una hiciera algo más de lo que el deber exije, pues sólo así podrían satisfacerse las justas aspiraciones del país. Los oficiales contestaron a su jefe, que todos ellos participaban de los mismos sentimientos y que llegado el caso, lo probarían.

Nos hallamos todavía dentro del puerto, cuando se distinguió un vapor que venía del norte. Salimos inmediatamente en pos de él; pero el "Huáscar" que iba adelante lo hizo parar y mandó una embarcación para que se comunicara con él. Era el "Santa Rosa" de la compañía inglesa, que había salido de Arica ocho horas antes que nosotros. Por los pasajeros supimos que la escuadra chilena había disparado algunos tiros en Iquique, sin duda, por creer que se les iba a aplicar torpedos. Ninguna otra noticia de importancia, nos comunicó el "Santa Rosa".

Permanecimos aguantados sobre la máquina, esperando que el "Huáscar" se pusiera en movimiento hasta las 7.45 que habiéndolo verificado, comenzamos a navegar en demanda de la punta de Mejillones.

Al amanecer del sábado, se avistó un buque mercante que venía del norte y se gobernó en demanda de él, hasta las 6 de la mañana, en que se reconoció al "Huáscar" y cuatro buques mercantes. Se aumentó el andar de la máquina y a las 7.45 ya estábamos al costado de uno de los buques, frente a Antofagasta. Se le mandó reconocer y resultó ser la fragata "Adelaida Rojas", con bandera nicaragüense, de propiedad de un señor Rojas, chileno, que venía de Coronel para Antofagasta con un cargamento de 1.700 toneladas de carbón. Como sus papeles fueran ilegítimos y tanto el buque como el cargamento de propiedad chilena, se le tomó como presa y se le mandó al Callao, al mando del teniente 2o. Ramón Sánchez Carrión, llevando pilotín, al aspirante Escobar.

La tripulación del "Adelaida" que en su mayor parte era de chilenos, fué reemplazada, no quedando a bordo sino el capitán inglés, el cocinero y el sirviente de cámara.

Mientras nos ocupábamos en el reconocimiento del "Adelaida", el "Huáscar" reconocía a los otros buques frente a Punta de Jara. De ellos, uno tenía bandera alemana y otro nicaragüense, cargado este último de madera.

Continuamos nuestro viaje y a las 4.45 se marcó Punta Encalada. El "Huáscar" hizo señales, indicando que nos dirigiéramos a la bahía de Chañaral.

El domingo al aclarar, se avistó Punta de Azúcar y la punta Norte de Chañaral, un vapor de dos chimeneas por el sur y un bergantín al O. del anterior, en cuya demanda nos pusimos a las 7.30 a. m.

A corta distancia del bergantín, se hizó el pabellón y fué un oficial a reconocerlo. Era el "Sancy Jack", cargado de metales. Vino a bordo su capitán con los papeles y siento éstos ilegales, se le tomó como presa, aunque tenía la bandera de Nicaragua, porque el buque y su cargamento eran de propiedad chilena, según se comprobó por los papeles y documentos a bordo.

Se cambió de tripulación del "Sancy Jack" y fué mandado al Callao, a cargo del teniente 2o. Julio Jiménez y del aspirante Revoredo.

Seguimos navegando cerca de la costa, con proa al S., hasta la 1 y media p. m. en que se dobló la punta de Cabeza de Vaca y se cambió de rumbo, poniendo la proa al puerto de Caldera.

Reconocida la bahía, se vió en ella dos buques de vela, mercantes, y un vapor junto al muelle.

A las 2 y media se paró la máquina, situándonos en el puerto a 3.000 metros de la batería del muelle, a 600 metros de la del norte y 400 de la del sur. Y toda la tripulación estaba en su puesto.

El Santa Rosa" que era el vapor que se hallaba dentro del puerto y que se alistaba para salir, al pasar por nuestra proa saludó al pabellón peruano, que había sido izado, afianzándolo con un cañonazo en blanco.

El comandante general mandó a bordo del "Santa Rosa" a un oficial para pedirle al capitán que recibiera a su bordo a los tripulantes chilenos, de los dos buques que habíamos apresado. Este consintió en ello y los once tripulantes chilenos fueron trasbordados al "Santa Rosa" que se dirigía a Valparaíso.

Tampoco en ese puerto se veía flamear el pabellón chileno. Ni en los fuertes, ni en el vigía del puerto, ni en los edificios públicos había una sola bandera chilena. Sólo los cónsules extranjeros tenían izada la de sus respectivas naciones, por ser día domingo.

Cuando todos esperábamos con impaciencia que la plaza fuerte de Caldera nos disparara sus cañones, para romper nuestros fuegos, nos asombró ver la quietud de la población. No se distinguían sino a unas pocas personas asomadas a las puertas de sus casas.

Vergüenza tendría otra nación que no fuera la chilena, de que buque de madera como la "Unión", se hubiera presentado dentro de puerto fortificado, como Caldera, con artillería de grueso calibre y que no hubiera sido agredido.

Está visto, que los chilenos sólo tienen valor para atacar plazas indefensas, bombardear ferrocarriles

con mujeres y niños y abalear náufragos. ¡He allí los títulos con que en Chile se multiplican los héroes!

Tres horas estuvimos dentro de ese pequeño puerto y sólo cuando nos retirábamos cansados inútilmente de esperar el fuego de las baterías chilenas, se colocaron algunas banderas, pero no en los fuertes, sino en los techos de una que otra casa particular.

A nuestra salida de Caldera, avistamos al "Huáscar" que regresaba de Chañaral a donde había ido, cuando nosotros nos dirigíamos a ese puerto y en donde destruyó doce lanchas que encontró en la bahía.

En convoy con el "Huáscar" regresamos nuevamente a Caldera y allí estuvimos dentro del puerto, hasta las 7 de la noche.

¡Inútil provocación! Si a la "Unión" sola no se atrevieron a dispararle sus cañones, ¡cómo lo harían estando con el "Huáscar"!

Viendo, pues, que los chilenos no nos rechazaban y que permitían tranquilamente que diéramos vuelta dentro de su bahía, cuando nos tenían a menos de 400 metros de sus baterías, salimos del puerto y una vez claros de él, pusimos proa al sur.

Poco antes de las 8 de la mañana del lunes, gobernamos en demanda del puerto de Carrizal. A nuestra llegada, encontramos fondeados cuatro buques de vela.

No siendo la misión de los buques peruanos bombardear poblaciones indefensas, el comandante general, después de haber fondeado, mandó a tierra al teniente 2o. La Torre Bueno para que notificara a la autoridad del puerto, que se iban a destruír las lanchas que se hallaban en la bahía y que si por parte de él o del pueblo, se realizaba algún acto de hostilidad, se vería precisado a hacer fuego sobre la población.

La autoridad contestó al parlamentario, que no se opondría la menor resistencia y que podíamos destruír todas las embarcaciones.

Con tal respuesta, se procedió inmediatamente a incendiar y barrenar 17 lanchas que servían para el embarque de mercaderías.

En este puerto, así como en Mejillones y Caldera, brillaban por su ausencia las banderas chilenas. A nuestra entrada a Carrizal, creyeron sin duda sus habitantes, que los peruanos seguirían el ejemplo de su almirante William en Pisagua, Mollendo, Huanillos y Pabellón de Pica.

¡Cuán distinto modo de hacer la guerra! Los chilenos incendiando poblaciones indefensas y huyendo cobardemente de nuestros puertos fortificados, nosotros presentándonos en sus puertos artillados a provocarlos al combate; los chilenos huyendo despavoridos a la vista de los buques peruanos y de sus embarcaciones, siempre que se destacaban a destruír sus elementos de comercio, nosotros rechazando heróicamente como en Pisagua y Mollendo a toda embarcación chilena; los chilenos escondiendo a vista del enemigo el pabellón de su patria, los peruanos ostentando en todas partes su glorioso bicolor.

A uno de los buques fondeados en este puerto se trasbordó a los marineros extranjeros de los dos buques que habíamos apresado y que se hallaban todavía a bordo .

A la una y media de la tarde zarpamos de Carrizal rumbo al S. a la vista de la costa, y a las tres se divisó al "Huáscar" a la altura de Punta de Lobos, que regresaba de destruír las embarcaciones del puerto de Huasco.

El martes al aclarar se distinguió al "Huáscar" que navegaba por nuestra amura de estribor, cerca de tierra y un vapor por la amura de babor, en cuya persecución nos pusimos. A las 6, estando ya cerca de él se afianzó el pabellón y se reconoció que era un vapor de la compañía inglesa.

A las 7 continuamos nuestra derrota más pegados a tierra. A las 9.50 estando ya en Chañaral, observamos que el "Huáscar" reconocía los buques fondeados dentro del puerto; uno de ellos cargado de metales, fué preso y remitido al Callao; los otros eran neutrales y tenían sus papeles conformes.

A las 10.30 nos pusimos en movimiento y pronto llegamos a Pan de Azúcar, en donde se incendiaron

cinco lanchas. A nuestra salida del puerto el "Huáscar" que remolcaba una lancha, hizo señales de "buques a la vista". Nosotros que ya los habíamos avistado, pusimos proa a ellos para reconocerlos. Uno era alemán y los otros reconocidos por el "Huáscar", llevaban bandera neutral y como tuvieran sus papeles en regla, se les dejó continuar su derrota. Sin más ocurrencias pasamos el día.

A las 6.15 de la mañana del miércoles, frente de Antofagasta, se divisó un vapor por la proa. Inmediatamente se gobernó en demanda de él.

Pronto comprendimos que el vapor avistado era enemigo, por las aguas en que navegaba y porque a nuestra vista se puso en precipitada fuga, dándole todo el andar a su máquina.

A las 6 y media se afianzó el pabellón con un cañonazo en blanco, que fué contestado con un tiro a bala del vapor.

Ya se había tocado zafarrancho de combate y todos estaban en sus puestos.

El vapor seguía navegando a toda fuerza y nosotros en su persecución. Como viera el comandante que el enemigo quería pegarse a la costa, para escapar, se gobernó obligándolo a abrirse al oeste.

En un momento que presentó su costado de estribor, se le dispararon los cuatro primeros cañonazos de la batería de babor; pero apesar de la buena dirección de los proyectiles, éstos no alcanzaron, por la gran distancia a que nos encontrábamos.

Cambió de rumbo el vapor y seguía abierto al oeste en la misma dirección de nuestra proa. No se les podía, pues, hacer fuego con los cañones de la batería, porque habría sido preciso guiñar y se perdía terreno con ese movimiento.

Ya a tiro de cañón, el comandante general ordenó que se colocara el cañoncito de a 9, de desembarque, en el castillo de proa. De allí el comandante Pérez, disparó con bastante éxito algunos tiros, que se veían caer dentro del buque.

Después de cuatro horas de incesante persecución y ya a 800 metros, comprendiendo el vapor que

todo esfuerzo para escapar sería inútil, izó al tope bandera blanca y paró su máquina.

El "Huáscar" que venía pegado a la costa y a gran distancia, disparó sobre el vapor uno de sus cañones de a 300, que cayó por nuestra proa como a 1,500 metros del enemigo.

Avanzamos y una vez a su costado, el comandante general mandó a su ayudante el teniente La Torre Bueno, para que tomara posesión del buque a nombre del Perú, trajera al comandante y el pabellón chileno, que estaba atado a una driza de popa.

Habíamos, pues, apresado al "Rímac", de la compañía sudamericana, que estaba al servicio del gobierno de Chile.

Este vapor salió de Valparaíso el domingo a las 12 del día, con destino a Antofagasta, conduciendo al regimiento "Carabineros de Yungay", fuerte de 240 plazas, al mando de su jefe don Manuel Bulnes. Este es un cuerpo de nueva creación, compuesto de gente escogida y con una oficialidad de lo más selecto de Santiago.

Además, era conductor de 215 caballos, 300 rifles Comblain, con 200 mil tiros, algunas carabinas Remington y sables de caballería, cajones de vestuario para tropa, 400 toneladas de buen carbón inglés para los blindados, cajones de monturas y botas para soldados y una gran cantidad de víveres y pertrechos para la escuadra. Se calcula el valor de la presa, en más de un millón de soles. Sólo el trasporte le cuesta al gobierno de Chile, £ 75,000.

Cuando se rindió el "Rímac", los soldados del regimiento que estaban en un estado deplorable de embriaguez, arrojaron al agua sus armas y se complacieron en destrozar los espejos y muebles de la cámara.

Las averías del "Rímac" son de poca consideración; recibió los siguientes balazos: dos a popa, uno a dos pies fuera de la línea de agua, al costado de estribor, el otro más alto, en el mamparon de popa del salón de cubierta y otro alto, en el palo de popa, que

cortó el viento del pescante de estribor, tumbándolo sobre cubierta.

Sólo ha habido un soldado muerto que fué atravesado de pecho a espalda por una bala de a 9, y dos heridos de poca gravedad. De aquí se mandó al médico y a los practicantes de medicina para que prestaran sus auxilios profesionales.

El "Rímac" es un vapor nuevo y tiene un andar de 13 a 14 millas y está armado con cuatro de los antiguos cañones de 32 de la "Esmeralda".

Este como todos los trasportes chilenos, está mandado por capitán y piloto extranjeros y sólo lleva un comandante chileno, para el caso de rendición.

Es preciso hacer constar, que el "Rímac" no ha izado ninguna bandera y ahora se comprenderá por qué los chilenos se vanaglorian de que sus buques jamás arriarán el pabellón; ¿qué pabellón pueden arriar, si piden misericordia, ocultando el emblema nacional Los chilenos navegan sin bandera, como los piratas, y luego se jactan de valientes y fabrican héroes a millares.

Los prisioneros del "Rímac" que tenemos a bordo, son los siguientes: Comandante del vapor, capitán de fragata don Ignacio L. Gama; oficiales del vapor: John Fusch, Richard Hampke, Santiago Williams; Contador, don Justo P. Guzmán y a don Javier Angulo, Contador del "Cochrane" y 56 individuos entre marineros y gente de máquinas.

El capitán del vapor, M. Pedro Lantrup y los maquinistas están a bordo del "Huáscar", así como el coronel Bulnes y sus ayudantes.

Cuando apresamos al "Rímac" se le iba a pasar el remolque, pero después se resolvió que mejor sería dotarlo de oficiales y tripulación. Al efecto, se nombró comandante, al capitán de fragata graduado, don M. Melitón Carbajal, y se mandaron cuatro oficiales, cuatro aspirantes y el número suficiente de maquinistas, fogoneros, marineros, etc. Este servicio se hizo entre el "Huáscar" y la "Unión".

Una vez expedito el "Rímac", nos pusimos en movimiento con rumbo a este puerto.

Una hora después, se desembarcaba a todos los prisioneros y gran parte de la carga del "Rimac". Entiendo que este vapor saldrá para el Callao y aprovecharé de él para remitirle esta mal trazada correspondencia. Acompaño a Ud. una copia de los partes oficiales pasados por el Comandante general, señor García y García y el del Comandante Portal, y la nota con que se remitió al Director de la Guerra el pabellón chileno tomado a bordo.

En estos momentos hacemos carbón. Los prisioneros chilenos que hemos tenido a bordo, me han hecho las siguientes revelaciones: No es cierto que en Chile haya gran entusiasmo por la guerra; este regimiento que tenemos prisionero y que es de lo mejor de Chile, como ellos dicen, es reclutado; el día de su salida, se ha sacado gente de los hospitales para engrosar sus filas.

Dicen, que en Antofagasta tienen 18.000 hombres, pero no todos veteranos; y que en Chile queda un ejército de reserva de 10.000.

La sensación que va a producir en Chile la toma del "Rímac", me decía el contador del "Cochrane", va a ser terrible. No creo que cuando se sepa, dure Pinto 15 días.

Con los chilenos que expulsamos del Perú, se ha formado en Valparaíso un batallón de 1,200 plazas, denominado "Lautaro".

La "O'Higgins" ha entrado al dique a mudar sus calderos; se le va a armar con tres colizas de 115, dos de 70 y cuatro de 40 y un blindaje de rieles de 4 y media pulgadas. La misma reparación se hará en la "Chacabuco". Calculan que estas corbetas con sus nuevos calderos, andarán de 11 a 12 millas.

El "Amazonas", como Uds. saben, lo ha comprado Chile a la compañía inglesa en £ 75,000. Se le está armando con cañones de 115; y se le va a destinar para que sirva de crucero al norte del Callao. Anda 14 millas.

Los blindados chilenos además de sus 6 cañones de a 300, tienen sobre cubierta 4 de 20. Cuando han

hecho ejercicio de fuego, las punterías han sido malísimas.

La "Covadonga" también debe haber entrado al dique. Quedará expedita dentro de tres semanas.

A bordo del "Rímac" se tomó la correspondencia oficial. He visto una carta del intendente de Santiago al director de la guerra, en la que dice: que no se podrá hacer ninguna expedición por tierra ni tampoco por mar. Mientras no se salga del sapallo de Revolledo (palabras textuales) no se podrá hacer nada en la escuadra.

Resultado de esta expedición

Nuestra escuadrilla navegando libremente hasta cerca de Coquimbo, "Choros"; un valiosísimo trasporte apresado; cuatro cañones de 32 de la antigua "Esmeralda"; un regimiento de caballería prisionero, con sus jefes, oficiales, caballada, equipo, menaje, y caja militar; armamento Comblain y Winchester; Forraje en abundancia; carbón; gran cantidad de fornituras, correajes completos, etc.; útiles para ambulancia; muchos otros elementos militares; El contador del "Cochrane", que llevaba el ajustamiento del blindado; y correspondencia.

Vale más que todo esto, el efecto desorganizador de este golpe, que va a desconcertar las ya bastante desmoralizadas filas del enemigo.

Además, cerca de ochenta lanchas destruídas, una fragata, un bergantín y una goleta apresados, cargados de carbón, metales y madera. Estos buques están en marcha al Callao.

Los puertos del norte de Chile aterrorizados.

J. R. C.

EL "HUASCAR" Y LA "UNION" EN ARICA

Arica, julio 25 de 1879.

SS. EE.

Son las 7 y 30 a. m.; el Morro hace señales de avistar cuatro buques que vienen del Sur. De pronto se cree que son de la escuadra enemiga, y todas las guarniciones y artilleros vuelan a ocupar sus puestos. Los cuerpos de infantería tocan generala y preparan su parque. El contralmirante Montero, jefe de la plaza, seguido de su estado mayor, recorre los cuarteles y baterías, encontrando a todos listos, entusiastas, anhelosos de rechazar el tan esperado desembarco del ejército enemigo o cualquier ataque de sus fuerzas.

Una hora después, disipada lentamente la espesa bruma y el humo denso que cubre los buques anunciados, la multitud que invadía el muelle y la playa prorrumpe en alegres exclamaciones; todas las miradas fijas al sur, reconocen al "Huáscar", a la "Unión" y un vapor con bandera peruana que se supone sea una presa. El cuarto buque es el blindado francés "Victorieuse".

El contento general que produjo la presencia de nuestro glorioso monitor, puede medirse sólo por la vivísima inquietud con que era esperado.

Al fondear nuestros buques, la gente reconoce en el nuevo huésped al vapor "Rímac".

No hay duda ¡es una presa que han hecho nuestras naves!

El júbilo a partir desde este momento, es inmenso en la población. Ya se ve una bandera chilena izada debajo del pabellón de nuestra simpática corbeta, dándonos a conocer que ha hecho la presa.

¡Un hurra por el comandante García y García!

El bravo marino baja a tierra a dar cuenta de la manera brillante como ha llevado a cabo su arriesgada empresa; toda la población le sigue alborozada; las bandas de música vienen en seguida, las campanas anuncian el regocijo general, y la alegría llega al delirio.

La gente se arremolina en la playa, ansiosa de ver a los "Carabineros de Yungay". ¡Qué silencio, cuanta circunspección, más diré, nobleza, en nuestro pueblo! Ni una palabra inconveniente, ni una manifestación hostil, nada que pueda ser humillante para los que acaban de sufrir tan duro revés; al contrario, hay personas que se acercan a los grupos invocando la tradicional hidalguía del Perú y como para representar el espíritu elevado y digno del país y del ejército, se presenta allí la Cruz Roja, que viene a llenar su misión de caridad en demanda de cuatro heridos chilenos.

El corneta de órdenes toca marcha redoblada; la tropa rompe el paso. Entre las filas peruanas vienen los soldados chilenos a cuatro en fondo, con sus equipajes al hombro.

El desfile se hace en el mayor silencio; sólo se escucha el marchar acompasado de custodios y prisioneros; éstos parecen indiferentes a la suerte que les ha tocado; miran distraídamente a la multitud y siguen con la vista casi inclinada a tierra. Vienen bien vestidos y mejor calzados; los sables y carabinas habían sido arrojados al mar, durante la caza de la "Unión".

Los jefes y oficiales vienen acompañados por nuestros húsares. El almirante Montero, el comandante Cabada y otros jefes están al lado de los señores Bulnes. Los demás oficiales siguen de dos en fondo; saludan cortésmente a las personas que ven en el muelle, sin encogimiento ni afectación. Todos tienen un aspecto distinguido y de la más tranquila re-

signación, y puede afrimarse que estiman nuestra actitud, respetando la desgracia que los agobia. Están alojados en el cuartel de la Escolta.

Si bien es verded que entre los individuos de tropa hay hombres muy robustos, de alta talla y marcial apostura, también es cierto que hay algunos muchachos inaparentes para el servicio, y no pocas criaturas.

J. R. C.

("El Comercio", 29 de julio de 1879).

CORRESPONDENCIA DEL "HUASCAR"

Arica, 31 de agosto de 1879.

SS. EE.

Acabamos de llegar a este puerto, de regreso de la más importante comisión que hasta ahora ha desempeñado el "Huáscar", y me apresuro a escribir esta correspondencia, porque en breve saldrá de nuevo el monitor, con destino a Iquique.

Supongo, que por el "Oroya" habrán tenido Uds. noticias de nuestra excursión hasta el 26 a la 1 del día, en que se separó aquel trasporte de nosotros. Desde allí tomaré, pues, el hilo de los sucesos.

Antes de abandonar la bahía de Taltal, nos apoderamos de un pontón que había en ella, con el objeto de que nos sirviera para un ejercicio de fuego. En efecto, salimos con el pontón y a 10 o 12 millas del puerto, lo largamos al garete y principiaron los disparos. Hicimos 12 tiros con los cañones de 300 y 12 con los de 40. Al caer la noche mandamos incendiar el pontón, que entonces pudo verse que había recibido seis balazos.

A esa hora, se anunció un buque por la proa, con rumbo al sur; fué el comandante Carbajal a reconocerlo y resultó ser de vela, cargado de cebada, para la casa Ossa y Cía. Se le permitió seguir su viaje y nosotros continuamos el nuestro, siempre al sur.

Seguimos navegando con el mismo rumbo hasta las 4 de la mañana del 27, hora en que cambiamos hacia el norte. A las 6 avistamos el mismo buque de la víspera, que estaba entrando a Taltal.

Entre este puerto y el Blanco Encalada, nos pegamos todo lo posible a la costa, tratando de descubrir

el telégrafo. Conseguimos nuestro objeto, pero aunque en el primer momento se pensó en bajar a tierra con el intento de cortar el alambre, se decidió no hacerlo por prudencia.

En la tarde entramos a dos puertos chilenos: Blanco Encalada y Bahía de Cobre. Ambos son muy insignificantes y se hallan abandonados; sin embargo, tienen muelles bastantes regulares y en Blanco Encalada encontramos cuatro lanchas, que se decidió no destruír, por no perder tiempo.

Próxima ya la noche, continuamos navegando hacia el norte y a las 6 de la mañana del 28, divisamos un buque en la embocadura de Antofagasta. Dímosle caza y logramos alcanzarlo ya a la vista del puerto resultando ser un buque que se hallaba al costado de la "Magallanes", cargado de salitre, la noche que por primera vez entramos a Antofagasta, en días pasados.

Almorzamos tranquilamente a las 11 del día, como es costumbre, mientras entrábamos a la bahía, sin aparato alguno de combate.

A la 1 p. m., el "Abtao" que se hallaba fondeado y sin vapor, disparó el primer tiro sobre nosotros, que fué inmediatamente seguido por otros tres de la "Magallanes". Los proyectiles pasaron sobre el monitor, a corta distancia.

En el acto, se echaron las falcas abajo y el Contralmirante Grau dió las órdenes convenientes y una vez listo todo, el bizarro monitor rompió los fuegos a la 1 y 15 próximamente, con uno de sus cañones de 300, empeñándose así el combate que duró por parte del enemigo hasta las 4 y 15 de la tarde, hora en que enmudecieron sus cañones; y por nuestra parte, hasta las 5, hora en que completamos nuestro 28 disparo con uno de los cañones de 300, pues con los de popa, de 40, no hicimos sino dos tiros.

A las 4 de la tarde, una bomba enemiga reventó sobre estas piezas, sin tocarlas, pero destrozó completamente al jefe de ellas, teniente 2o. Carlos Heros, e hirió al marinero Gutiérrez.

Este último fué trasladado inmediatamente a la segunda cámara y puesto sobre la mesa de los oficiales; se encargaron de él los cirujanos.

Los 2 tiros de 40 fueron hechos por el infortunado Heros, media hora antes de morir y que con los 26 que según ya he dicho, hicimos con los cañones de 300, resultaron en total 28 cañonazos del "Huáscar". Los chilenos hicieron 110 de diverso calibre desde 300 a 70.

Nuestras balas fueron generalmente bien dirigidas. Tenemos casi la seguridad de que la décima parte de las que disparamos, ha causado averías de consideración al "Abtao", que lo mismo que la "Magallanes", no se presentaron a nuestra vista sino en los momentos de hacer fuego, escondiéndose en seguida paar cargar detrás de los buques mercantes.

El último disparo de esos buques fué hecho a las 3 y 15, esto es, una hora antes de que suspendieran sus fuegos las baterías de tierra; y suponemos que no continuaron batiéndose desde aquella hora, por haber protestado los cónsules extranjeros contra tan alevosa manera de batirse, pues mientras nosotros peleábamos al descubierto, el "Abtao" y la "Magallanes" ponían entre ellos y neustras balas, el respeto que nos inspiraban los buques mercantes neutrales.

Después de haber hecho un tiro de 300, sin contestación, y de haber cargado y descargado otra vez los dos cañones de 300, sin que tampoco contestaran, permanecimos media hora en la bahía, reconociéndola en todas direcciones y paseando por ella orgulloso nuestra bandera; pero obscurecía, porque en esta época del año, el día es corto en estas latitudes y el comandante Grau resolvió hacerse a la mar.

A las 6 y 30 se pensó en cocinar y nos sentamos a comer a las 8 y media de la noche, satisfechos con el resultado del brillante combate de 4 horas, que acabábamos de sostener, pero profundamente impresionados con la pérdida del valiente Heros, el querido compañero, cuyo espíritu acababa de volar a unirse con los de García y García y Velarde.

A las nueve próximamente, se divisó un humo por la proa, se creyó que era el "Blanco Encalada", no nos vió y seguimos sus aguas, distinguiendo claramente que al acercarse al fondeadero de Antofagasta, lanzó un cohete de señal.

La probable presencia de ese buque enemigo en Antofagasta, hacía imprudente nuestra permanencia en las inmediaciones del puerto.

Seguimos nuestro viaje al norte y el 29 en la mañana entramos a Mejillones de Bolivia. Allí encontramos una lanchita de vapor, perteneciente a la empresa cargadora de guano, según nos manifestó un español que vino a bordo. Dimos a éste recibo por aquella, la tomamos a remolque y seguimos nuestro viaje.

A las tres de la tarde fondeamos en Cobija, donde encontramos una corbeta de guerra francesa. Nos detuvimos en la bahía el tiempo extrictamente necesario para dar de comer al individuo que iba cuidando la lanchita y desconectar la mariposa de ésta; continuamos nuestro viaje a todo vapor para llegar a Tocopilla antes de que anocheciera. Efectivamente, a las 5 y media p. m. estuvimos allí, nos apoderamos de cuatro lanchas y continuamos nuestro viaje al norte.

Ayer amanecimos en Iquique, de donde salimos a las 11 de la noche, para llegar a Arica sólo a las 4 y media de la tarde de hoy, a consecuencia de las cinco embarcaciones que traíamos a remolque y que hacían pesado nuestro viaje.

El Corresponsal.

J. R. C.

("El Comercio", 7 de setiembre de 1879).

CORRESPONDENCIA DEL "OROYA"

A bordo del "Oroya", Callao, 1o. de setiembre de 1879.

SS. EE.

Acabamos de fondear en el Callao y me apresuro a dar a Uds. algunas noticias sobre nuestra última expedición.

A la 1 de la madrugada del 22, zarpamos de Arica, acompañando al "Huáscar", con rumbo al sur.

Ese mismo día a las 6 y media de la tarde, llegamos a Iquique, donde el comandante Grau adquirió informes y continuamos nuestro viaje a las 9 de la noche.

A las 6 y media de la tarde del 23, no sencontrábamos hacia el sur de Antofagasta, donde habíamos ido a esperar el vapor de la carrera que debía haber salido poco antes del mencionado puerto, con destino a Valparaíso. En efecto, el vapor se presentó, fué detenido por el "Huáscar" y el comandante Grau recibió las últimas noticias del enemigo.

Minutos después, nos dirigimos a Antofagasta, en cuya bahía penetramos poco antes de las 10 de la noche, con el objeto de reconocerla y comprobar si eran ciertas las noticias dadas por el vapor. Después de haber conferenciado el comandante Raygada, del "Oroya", con el comandante Grau, nuestro buque comenzó a voltejear por la boca del puerto, vigilando la entrada, mientras el "Huáscar" penetraba resueltamente, separándose de nosotros a la 1 de la madrugada. Avanzó el bizarro monitor hasta el mismo fondeadero, alcanzando a distinguir al "Abtao", al "Magallanes" y dos trasportes, y hasta un bote de ronda, sin que los enemigos lo descubrieran.

Por fin, a eso de las 4 de la mañana, parece que notaron en tierra la presencia del "Huáscar", pues a esa hora largaron un cohete de luces, primero, y dos más, después, en señal de alarma.

A la sazón el "Huáscar" que había conseguido su objeto, reconociendo prolijamente el puerto enemigo, vino a reunírsenos y salimos siempre para el sur, en los momentos en que despuntaba la aurora del 24.

El 25 a las 8 de la mañana, nos hallábamos frente a Taltal.

El "Huáscar" iba por delante, el "Oroya" en seguida.

Mientras no veían de tierra sino al monitor, se notaba mucha agitación; pero al reconocer al "Oroya" izaron los enemigos bandera blanca, sin duda porque supusieron que el trasporte llevaba fuerza de desembarco.

Entraron los dos buques al puerto chileno e inmediatamente dispuso el comandante Grau, que se destacaran embarcaciones armadas a capturar las lanchas que hubiera en la bahía.

Del "Huáscar" se desprendieron 3 botes mandados por los tenientes segundos: Diez Canseco y Herrera, y un oficial que llevaba como segundo al guardiamarina Tizón; y del "Oroya" otros dos, a órdenes del teniente 1o. La Barrera y del teniente 2o. Pinto

Al aproximarse nuestros botes a tierra, no pudieron dudar de que el enemigo tenía conocimiento anticipado de nuestro arribo; probablemente debido al vapor mercante que encontramos el 23 en la tarde, saliendo de Antofagasta.

Con excepción de dos que estaban cargadas, todas las lanchas habían sido puestas a buen recaudo.

Una lancha de vapor había sido varada a barlovento del muelle; dos se hallaban entre dos aguas; cinco varadas en distintas direcciones; y apenas dos a flote, a sotavento del muelle.

La primera embarcación que capturamos fué una de las que estaban varadas cerca del muelle. Marchó hacia ella la embarcación que mandaba el teniente La Barrera, cuyos marinos desembarcaron tranquilos

mente y pusieron remolque a la lancha, trayéndola a flote primero, y al costado del "Oroya" después, en presencia de todo el pueblo y de varios oficiales chilenos, que desde el muelle presenciaban al abrigo de su bandera blanca, aquellas operaciones.

Lo mismo hicieron los demás botes peruanos con las otras lanchas, a excepción de las cargadas, que el comandante Grau no quiso apresar; tocándole en suerte a los botes del "Huáscar" arrancar del varadero y llevar al costado de su buque, la lancha a vapor, que allí se fué a pique junto con las lanchas encontradas entre las dos aguas y otra pequeña que, lo mismo que éstas, mandó destruír el comandante Grau.

A la 1 del día no quedaba ninguna embarcación disponible en Taltal y el comandante general dispuso que regresáramos al norte conduciendo las seis lanchas chilenas que quedaban en nuestro poder; mientras él seguía en el "Huáscar" para el sur.

Poco después de hacernos a la mar, refrescó el tiempo y la navegación se hizo muy pesada por efecto del remolque.

Al día siguiente, principiaron a desprenderse las lanchas y aunque se pretendió recuperarlas, fué imposible. Con tal fin, arriamos el chinchorro, tripulado por seis hombre; pero, a nuestro mismo costado se volcó este bote y los que iban en él corrieron grave peligro de perecer. Por fortuna, anduvimos listos, les arrojamos salvavidas y cabos y con el auxilio de los primeros y valiéndonos de los segundos, logramos traerlos nuevamente a bordo, aunque bastante maltratados dos de ellos.

Viendo el comandante Raygada que era punto menos que imposible recuperar las lanchas perdidas, siguió su viaje con la única que nos quedaba, con la cual fondeamos en Arica, sin otra novedad, el 29 a las 12 del día.

En Arica, dimos cuenta de nuestra comisión y recibimos orden de prepararnos para continuar viaje al Callao, lo que efectuamos algunas horas más tarde, trayendo unos cuantos pasajeros.

Por éstos hemos adquirido algunas noticias del ejército aliado, que juzgamos de interés y por consiguiente reproducimos.

El general Jofré, ministro de la guerra de Bolivia, debe marchar en breve a hacerse carga de la 5a. división de vanguardia.

El general Daza continúa en Tacna, contraído a ejercitar diariamente su lucido ejército. Entre los cuerpos que forman parte de ese ejército, se distingue el famoso batallón "Colorados", fuerte de 600 plazas y al que un militar del presidente de Bolivia llama el "Huáscar" de tierra.

El general Prado y el contralmirante Montero, rivalizan en actividad y gozan de gran prestigio entre los soldados. El primero revela cada día gran tino en la concepción de los planes militares.

Los ejercicios de las baterías son frecuentes y cada vez dan más satisfactorios resultados.

El Corresponsal.

("El Comercio", 2 de setiembre de 1879).

J. R. C.

EL VIAJE DE LA "UNION" A MAGALLANES

Arica, setiembre 14 de 1879.

SS. EE.

En mi última correspondencia comuniqué a Uds. estábamos haciendo carbón, para emprender un viaje muy largo; así ha sucedido en efecto.

Antes de nuestra salida de este puerto corrian en tierra distintos rumores; unos aseguraban que íbamos a Panamá, otros que el viaje era al estrecho de Magallanes; y no faltó quienes creyéndose bien informados, presagiaban que íbamos a expedicionar a las costas del sur de Valparaíso.

La versión más autorizada parecía ser la segunda de las anteriormente enumeradas; y los que así lo creían, agregaban que el director de la guerra, general Prado, tenía conocimiento por comunicaciones tomadas a bordo del "Rímac", que si no eran oficiales, estaban afirmadas por personas notables de Chile y dirigidas a los jefes del ejército de Antofagasta, que el gobierno de aquella república sólo esperaba para emprender sus operaciones por tierra sobre nuestro litoral, la llagada de un vapor fletado por sus agentes en el extranjero y que había salido de Liverpool a fines de junio último, cargado con 10,000 rifles, varios cañones Krupp con sus respectivas municiones y gran cantidad de otros pertrechos de guerra.

Inciertos sobre la dirección que iríamos a tomar zarpamos del puerto de Arica con rumbo al O., en la madrugada del 31 de julio último, y los que no estábamos en el secreto, sólo supimos en alta mar, que efectivamente nuestro viaje era al estrecho de Maga-

llanes, en solicitud del buque cuya llegada, esperaba el gobierno de Chile.

Al aclarar el día, todos los arreglos y preparativos marineros y militares de a bordo, revelaban la naturaleza del viaje que íbamos a emprender y lo borrascoso de los mares que teníamos que surcar.

Durante los primeros días de navegación, en que la mar estaba tranquila, ocupábase la tripulacion en sus faenas ordinarias y al medio día, hacía ejercicio de cañón y de rifle.

Por la tarde del lunes 4, distinguimos la costa de Chile como a 40 o 50 millas.

Los siguientes días no ofrecieron ninguna novedad; navegamos como los anteriores a máquina y vela, haciendo uso de ésta, sólo cuando la mar y el viento nos eran favorables.

Sin ningún contratiempo, salvo uno que otro temporal, cosa frecuente en las costas del sur de Chile, llegamos frente a la embocadura del estrecho de Magallanes, a las 12 de la noche del día miércoles 13, teniendo el cabo Pilar por la amura de estribor, tiempo atemporalado del N. mar gruesa y lluvia constante.

A las 4 y 35 de la mañana embocamos el estrecho, teniendo el cabo Pilar al SE. del Estandard. Se arrojó al agua la corredera de patente y con rumbo O. 5o. N., se navegó medio estrecho.

Al rayar el alba, navegábamos entre dos panoramas espléndidos.

El estrecho se habría entre dos moles graníticas de imponente efecto; inmensos bosques ocultaban las faldas de las montañas cubiertas de nieve, que se levantaban hasta las nubes; y los pasos angostos estaban cercados de bosques de hayas, fresnos y otros árboles.

A la vista de tan hermoso panorama, navegamos todo el día.

Amaneció el jueves, con el cielo claro y estrellado; pero el tiempo cerrado en derredor. Siguió entonces a esas playas cercadas de árboles, que habíamos admirado la víspera, la cista prolongada y desnuda,

de salvaje aspecto y sobre la cual se elevan inmensas montañas cubiertas de nieve.

La lobreguez de la noche nos obligó a aguantarnos sobre la máquina, para continuar nuestra derrota tan pronto como amaneciera el día; y en efecto, a las 8 de la mañana nos pusimos en movimiento, demorándonos al norte del cabo Tamar, teniendo a nuestra amura de estribor, el puerto de Churruca.

A las 11 como refrescara el viento y estuviera la mar tranquila, como lo está generalmente en todo el estrecho, se sacaron los cañones en baterías y se limpiaron, quedando la corbeta expedita para cualquier emergencia, que pudiera sobrevenir.

En el resto del día, que fué corto, porque éstos en el estrecho sólo tienen ocho horas claras, atravesamos los canales Long Reach y Crookel Reach y se siguió navegando en demanda de la bahía Borja.

A la caída de la tarde, estábamos dentro de la bahía Borja, donde fondeamos para pasar la noche. Esta fué bastante lluviosa.

Al amanecer el viernes nos franqueamos de la bahía y entramos en los canales del estrecho. La "Unión" seguía aquellas vueltas y revueltas de los canales con la mayor felicidad, debido a la buena dirección de su comandante.

Habíamos caminado una hora cuando se mandó parar la máquina, para que atracara al costado de la corbeta, dos canoas tripuladas por salvajes de la Tierra del Fuego, a los que se dió ropa, galetas, tabaco y otros artículos.

Estos salvajes son de rostro horripilante, algo parecidos a los chinos; hacen sus excursiones en pequeñas canoas de cuero, y llevan en el fondo de ellas una fogata que les sirve de cocina y de estufa.

Las mujeres casi desnudas son las que bogan y llevan consigo a sus hijos, en la misma desnudez que cuando los dan a luz, pues no los cubren siquiera con un harapo que los preserve de la intemperie y los abrigue del frío, que es tan intenso en esas regiones. En cambio, los hombres están vestidos regularmente.

Para preservarse del frío, estos salvajes se untan el cuerpo con grasa de lobo, que les da un hedor nauseabundo.

No se si es compasión o repugnancia lo que inspira esa raza, más parecida a los animales que a los seres humanos. Sus gesticulaciones, sus aullidos, todo revela en ellos, la especie a que pertenecen.

Media hora después, seguimos avante y a las 11 el cabo Gallant, nos demoraba al norte y el cabo Froward a la vista, en cuya demanda nos pusimos.

El cabo Froward es la extremidad sur del continente americano. Se levanta bruscamente del mar y en su base hay una pequeña roca, en la cual desembarcó un célebre navegante, con el objeto de tomar ángulos y marcaciones.

En este cabo, generalmente, el viento cambia con tanta rapidez, como el espectáculo que representa y es riesgoso atravesarlo con mal tiempo.

A las 12 del día nos encontrábamos frente al cabo Holanda, cuando a la distancia distinguimos por nuestra popa una piragua de foguinos con bandera chilena. Se paró la máquina y una vez a nuestro costado, se le quitó la bandera chilena, dándosele otra peruana en cambio y se le socorrió con víveres y ropa.

Continuamos nuestra derrota y a las 3 y 30 m., fondeamos en el puerto de San Nicolás.

La bahía de San Nicolás es bastante abrigada y proporciona un buen fondeadero, por su entrada y fáciles salidas y por la profundidad de sus aguas. En esta bahía pasamos la noche, que fué fría y lluviosa.

Amaneció el sábado con un hermoso sol, pero es de advertir, que el sol de estos parajes no calienta. Convenía, pues, seguir el viaje; así es que, a las 7 de la mañana se puso la corbeta en movimiento, costeando las tierras del norte del Estrecho.

A las 11, encontrándonos ya frente a la bahía Fresh Water, se puso proa a Punta Arenas.

Habíamos navegado pocas millas, cuando se divisó un vapor por la proa. Nos pusimos en demanda de él y ya a corta distancia, izó el pabellón alemán. Comprendimos entonces que era uno de los vapores

de la compañía Kosmos; pero apesar de ello, el comandante general mandó a su ayudante, teniente La Torre Bueno, para que reconociera dicho vapor; a su regreso, dijo era el "Sakkarah", vapor alemán que había salido de Hamburgo el 10 de julio próximo pasado. En toda su travesía no había encontrado ningún buque.

El "Sakkarah" saludó el pabellón peruano, cuyo saludo fué inmediatamente contestado.

Al pasar el "Sakkarah" por nuestra popa, recibimos una grata sorpresa. Los pasajeros agrupados en la toldilla, prorrumpieron en estruendosos y entusiastas vivas al Perú, agitando al aire las señoras sus pañuelos y haciendo los hombres la misma demostración. con los sombreros.

Esta muestra de regocijo de numerosos extranjeros, tan inesperada como expontánea, al ver un buque de guerra peruano en territorio chileno, hará comprender a esa República que no sólo en la América toda, sino en Europa, se simpatiza con la justicia de nuestra causa, y que no está lejos el día en que, junto con la derrota material, sufra ese pueblo el estigma universal a que se ha hecho acreedor por su desmedida ambición y su felonía para hacer la guerra.

El "Sakkarah" continuó su derrota y la "Unión" se encaminó al puerto de Punta Arenas, a donde fondeamos a la 1 y media del día.

Por ser de oportunidad, trascribo algunos párrafos referentes a Punta Arenas, territorio actualmente disputado por Chile a la República Argentina, que encuentro en los Apuntes para la navegación del Estrecho de Magallanes y los cuales conducen al golfo de Peñas, por el capitán R. G. Mayne, de la marina real inglesa, traducidos y anotados para la escuadra del Perú, por el capitán de corbeta Elías Aguirre.

Hélos aquí:

"El paradero de Punta Arenas, es una proyección baja cubierta de yerba y con unos pocos árboles en su parte interior; se extiende más de una milla afuera de la dirección general de la costa. Al N. NEE. el agua es profunda hasta cerca de tierra; pero al E.

y SE. se encuentran menos de 3 brazas a una y cuarta millas del extremo de restinga".

"A 2 millas y media al S. de la punta, está el establecimiento chileno; originariamente llamado Punta Arenas y hoy la Colonia de Magallanes. El establecimiento está sobre la cima de un banco como de 35 pies de altura, enfrente del cual hay un ancho bajo, formado por los depósitos del río que corre pasado el establecimiento, al lado del N. y cargado con la arena de los cerros del O. desciende con gran fuerza en estaciones de muchas lluvias, derramándose en todo el llano, entre el establecimiento y el agua. Un camino levantado, ha sido construído sobre este nivel, hasta la línea de agua, donde se han armado dos casas para botes; también se hizo un muelle de madera y piedra en 1868; pero siendo mal construído, fué arrancado por los temporales del invierno de 1867".

"Hasta hace poco, Punta Arenas era un mero establecimiento penal; pero a consecuencia del tráfico creciente en los últimos años por el estrecho y de haber adoptado este camino los vapores de la Mala, entre Valparaíso y Europa, el gobierno chileno se fijó en la importancia de la estación como sitio de recalada y de auxilio. Siguiendo esta idea, al principio de 1868, hizo concesiones de tierras y prometió otras ventajas a los emigrantes; y en enero llegó un nuevo gobernador en un buque de guerra con unos 300 colonos. También se trajeron auxilios y tablones, y los recién llegados fueron puestos a ración, hasta que pudieron aclarar y cultivar sus propios lotes".

"Punta Arenas no se distingue fácilmente desde un buque, lejos, en el canal, porque las casas no se muestran con claridad, proyectadas en el fondo obscuro del terreno. La mancha blanca mencionada al N. de la bahía Catalina, se verá, sin embargo, bien clara generalmente, y si los cerros al sur de la colonia están visibles, hay un notable pedazo blanco en el lado de uno de ellos que es un buen guía. El fondeadero es bueno y bien abrigado de los vientos reinantes del O. y SO. y de los temporales del E. y SE. rara vez soplan de modo que hagan desconfiada la

permanencia aquí. Desde el momento, sin embargo, de que el viento esté algo al E., se establece la resaca en la playa y a menos que se construya un muelle conveniente o se hagan botes apropiados, el desembarque se encontrará a menudo difícil e imposible en los meses de invierno, mientras hace excelente tiempo en el canal".

Hasta aquí lo de la cosecha ajena. Actualmente, Punta Arenas o la Colonia de Magallanes, como quiera llamársele, está casi desolada, porque ya no se manda de Chile a los presidiarios, desde la última revolución y sólo hay allí unos cuantos a quienes falta poco tiempo para cumplir su condena.

La Punta de la Colonia no está, como se creía, fortificada. Los pocos cañones de a 32, de ánima lisa, con que estaba artillada en ilo tempore, se encuentran abandonados e inservibles en la plaza pública.

Una guarnición de 45 hombres, es toda la fuerza de la colonia.

A la vista de la "Unión", los pocos habitantes de la Colonia huyeron despavoridos a los cerros, según nos dijeron los extranjeros del lugar, temerosos sin duda, de que los buques peruanos pudieran atacar pueblos indefensos.

Una hora después de haber fondeado, vinieron de tierra en un bote, algunos extranjeros, a suplicar al comandante general que no hiciera daño a la población, que estaba sumamente alarmada con nuestra presencia. El comandante general les manifestó, que los buques peruanos no disparaban sus cañones sobre puertos indefensos, siempre que contra ellos no se ejercieran actos de hostilidad, en cuyo caso, se vería precisado a hacer uso de la fuerza, en represalia. En esta confianza y sumamente complacidos, se retiraron los parlamentarios, proporcionándonos antes, cuantos datos datos se les pidió.

Supimos por ellos, que a fines de julio, había llegado a ese puerto el trasporte chileno "Loa", mandado por Condell, a escperar la llegada del vapor con armas, que aguardaba el gobierno chileno; que dos días después llegó el vapor inglés "Glenelg", comple-

tamente cargado de armas y pertrechos de guerra y que al día siguiente, partió convoyado por el "Loa". Este trasporte, llevó también los cañones de grueso calibre (150) que se había mandado de Chile para fortificar la boca del puerto, cuando temieron que viniera la escuadra argentina:

Por el mismo conducto conseguimos comprar, bien caro por cierto, algunos víveres frescos.

Dentro del puerto se hallaba fondeado el pailebot "Luisita", de propiedad neutral, pocas embarcaciones menores y un pontó del gobierno de Chile. De éste tomamos 104 toneladas de carbón que nos sirvieron para la salida del Estrecho, pues nuestras carboneras ya se encontraban exhaustas.

Fondeados a corta distancia del puerto, pasamos en él, toda la noche, guardando las debidas precauciones.

A la mañana siguiente, vino a bordo el cónsul inglés, para manifestar al comandante general, a nombre de la colonia extranjera, su gratitud por no haber ejercido ningún acto de hostilidad contra las vidas e intereses de los moradores de la Colonia.

El comandante general por toda contestación dijo al cónsul inglés, que cualquier otro buque peruano habría hecho lo mismo.

Conseguimos, también, algunos periódicos chilenos, de fecha reciente, y nos impusimos por ellos, aunque vagamente, de los desórdenes que tuvieron lugar en Chile, cuando se confirmó la noticia de que el "Rímac" había sido capturado por la "Unión" en la mañana del 23 de julio próximo pasado. Igualmente leemos en uno de los periódicos, que la escuadra chilena había levantado el bloqueo de Iquique y que desde el 4 de agosto se encontraba en Antofagasta.

No tenía, pues, ya objeto nuestra estadía en Punta Arenas y comprendiendo que nuestra ausencia por tantos días del teatro de la guerra era perjudicial a los intereses del país, resolvieron los jefes regresar al Pacífico.

En efecto, a las 12 h. 15 m. del día 18, zarpamos a las 4 de la tarde y fondeamos en el puerto de San Nicolás, para pasar la noche.

El siguiente día, tan pronto como aclaró, abandonamos el fondeadero en demanda de la bahía de Freswater, a donde pasamos la noche.

A la mañana siguiente salimos de este puerto, aclarándonos del Estrecho. Pasamos sucesivamente el cabo e isla Tamar, puerto Churruca, la boca de los canales de Smith y el cabo Parker.

Durante la travesía del estrecho, no nos cansábamos de admirar aquel panorama incesantemente variado.

Como el tiempo era hermoso, se largó el aparejo y navegamos a máquina y a la vela. Continuamos así hasta el 25, que hubo necesidad de parar la máquina y navegar a la vela, porque ya no teníamos quina y navegar solo a la vela, porque ya no teníamos carbón.

Desde este día comenzó lo pesado de la navegación.

Fuertes temporales del norte, mar borrascoso, vientos de proa y lluvias constantes, eran los elementos con que teníamos que luchar.

La corbeta avanzaba muy poco en el día, para perder al siguiente, lo que había logrado hacer la víspera.

Parecía que todo se había conjurado para hacer más morosa nuestra llegada a algún puerto peruano.

Cinco días de fuertes temporales, seguidos de pasmosas calmas nos tuvieron detenidos, capeando los primeros y sufriendo con resignación las segundas, entre los grados 35 y 36 Lat.

Esperábamos el buen tiempo y éste llegó precedido de un fuerte chubasco, acompañado de rayos y relámpagos el viernes 5 del actual. Desde ese día, la navegación ha sido menos monótona, aunque a veces calmaba el viento.

A medida que ganábamos en latitud, íbamos acercándonos a tierra, de la que estábamos separados como 200 millas.

A las doce del día martes 9, avistamos un buque a la vela. Por el paraje en que navegaba creímos que fuera enemigo, por lo que cuando estuvimos a tiro de cañón, se le hizo un disparo con pólvora y se afianzó el pabellón. El barco avistado izó la bandera inglesa y se aguantó en facha.

Inmediatamente el comandante general mandó a su ayudante, Teniente La Torre Bueno, para que reconociera al buque, que resultó ser la fragata inglesa "Lupata", cargada de salitre, que había salido de Antofagasta el sábado 6, con destino a Liverpool.

Su capitán, inglés, obsequió algunos diarios de Chile de las últimas fechas y supimos por ellos, que era una realidad que los chilenos habían abandonado el bloqueo de Iquique. Supimos, también, el cambio de Ministerio de Chile, ocasionado por la captura del "Rímac" y el combate del "Huáscar" en Antofagasta el 28 del pasado.

Algunas otras noticias de poco interés, y mejor sabidos en Lima, fueron el contingente que nos proporcionó el "Lupata", al que se dejó continuar su derrota, en vista de que sus papeles estaban en forma.

Nosotros seguimos también nuestro viaje, esperando encontrarnos de un momento a otro con la "O'Higgins", que según supimos por el capitán del "Lupata", había sido mandado en nuestra persecución.

A las 12 del día siguiente, nos hallábamos frente a Antofagasta, pero a tan gran distancia, que no veíamos la costa.

El viento variable y las calmas que reinaban, nos impedían avanzar, por lo que el comandante general resolvió el sábado 13 encender la máquina para llegar cuanto antes. Efectivamente, a la 1 del día comenzamos a navegar con la máquina a media fuerza y un andar de 8 millas, calculando llegar a este puerto en la mañana del domingo.

Por la tarde, se cargó la artillería y quedó el buque en són de combate, tomándose estas precauciones, para el caso de que encontráramos al enemigo a la entrada.

Por fin, hemos fondeado en este puerto a las 10 y media de la mañana, de regreso de un viaje de 45 días, tan infructuoso como pesado y que nos ha tenido distantes del teatro de la guerra, en la que la "Unión", tiene que prestar importantes servicios.

J. R. C.

("El Comercio", 19 de setiembre de 1879).

A bordo de la "Unión", Callao, setiembre 20 de 1879.

SS. EE.

Supongo que ya habrá llegado a poder de Uds. la extensa y detallada correspondencia que les dirigí por el vapor "Chile", dándoles cuenta del resultado de nuestra expedición al estrecho de Magallanes.

Como complemento de esa correspondencia, adjunto hoy, copia del parte oficial, pasado por el comandante general García y García, al director de la guerra general Prado.

Así mismo, acompaño el oficio y acta que el concejo provincial del cercado de Puno ha suscrito en favor de los comandantes Grau, García y García y Portal, por los importantes servicios que están prestando al país los buques de su mando, en la actual guerra con Chile.

En Arica estuvo la "Unión", fondeada tres días, haciendo carbón y víveres y zarpamos rumbo al norte, a las 2 y media de la mañana del lunes.

Sin la menor novedad, hemos fondeado en este puerto, a las 11 h. a. m.

A la entrada del Callao, la "Unión" hizo los saludos de ordenanza a los buques de guerra almirantes: francés e inglés que se encuentran de estación en el Pacífico.

Oficiales de dichos buques y del "Hansa", blindado alemán, vinieron a bordo a hacer la visita de estilo.

El martes de la semana que espira, se tuvo del general Daza, que actualmente se halla en Tacna, la noticia del fallecimiento del doctor Guerra, encargado de la presidencia de la república boliviana.

Inmediatamente que se recibió tan infausta nueva, se prepararon para marchar a La Paz, el general Jofré y el Dr. Reyes Ortiz, a formar parte del Consejo de Ministros, de que son miembros, y a elegir a la persona que debe reemplazar al doctor Guerra.

El general Prado había recibido por conducto fidedigno, noticias de que la "O'Higgins" y la "Amazonas", habían llegado a Lota, de regreso de su comisión.

Fueron estos buques a buscarnos a los canales de Smith, donde sabían que no podrían encontrarnos, pues el "Sakkarah" les había comunicado que el 16 de agosto entrábamos a la colonia de Magallanes.

También esta vez, llegaron los buques chilenos como los carabineros de Les Brigands: "siempre tarde".

Está visto que la escuadra chilena, compuesta de 16 buques, no sirve sino para bombardear poblaciones indefensas.

Se susurraba en Arica, el día de nuestra salida, con bastante insistencia y muy fundamente, que la escuadra chilena había sido reforzada con una corbeta de guerra, comprada en Europa o Estados Unidos. Esta noticia la daban pasajeros llegados aquel día de Valparaíso en el vapor de la carrera.

Remito a Uds. para que publiquen en la sección respectiva, las noticias de Chile, recibidas en Arica.

J. R. C.

("El Comercio", 20 de setiembre 1879).

LA "UNION" EN PUNTA ARENAS

Lima, 25 de setiembre de 1879.

SS. EE.

He leído con bastante atención la correspondencia que reproducen Uds., en su edición de esta mañana, dirigida de Punta Arenas al "Ferrocarril" de Santiago, acerca de la manera cómo se condujo la "Unión" en aquel puerto, el 16 del mes pasado.

La citada correspondencia, escrita con buena fe, que honra a su autor, pues es la primera vez que un escritor chileno dice la verdad; contiene, sin embargo, dos inexactitudes, que me creo en el deber de rectificar, a fin de que no se desvirtúen en lo menor, los datos que han de servir para escribir la historia de la presente guerra.

Dice el corresponsal, que la "Unión", había entrado al puerto con el pabellón francés y que lo arrió, quedándose sin bandera, enarbolando el peruano, cuando atracó a su costado el bote que condujo a bordo al vicecónsul inglés, cobijado por la bandera de su nación, y que inmediatamente se vió flamear en el muelle la bandera chilena.

Es cierto, que la "Unión" entró a la colonia con bandera francesa, y se tomó esta medida, como uno de los tantos medios de que puede valerse un buque de guerra, ardir permitido por el derecho marítimo, y se tuvo para ello en mira, que de esa manera, sin infundir sospechas, podía recibirse visitas de tierra y saberse por ellas si había llegado a la colonia el buque en cuya solicitud iba la "Unión".

No surtió sus efectos esta estratagema, porque nuestra corbeta es muy conocida en aquellos lugares.

Viéndose, pues, frustrado ese plan, se arrió el pabellón francés, izándose a la vez el peruano; y no

habiendo estado por consiguiente, la "Unión" ni un solo momento, sin ostentar en su pico mesana, el glorioso bicolor peruano.

Verdad es, que en el muelle, se izó el pabellón chileno, pero éste no se dejó ver sino un momento, porque inmediatamente fué arriado.

Dice también el corresponsal, que un bote de la "Unión", que se dirigió a un pequeño cuter oriental que estaba en el fondeadero y extrajo de a bordo a dos orientales, a quienes conducidos a la corbeta, se les puso grillos y se mantuvo presos hasta que fueron entregados al señor Reynard, vicecónsul inglés.

Tal aseveración es de todo punto inexacta. El único individuo que se trajo a obrdo de la "Unión", fué el patrón del pontón chileno, para que dijera de quién era ese pontón y qué cantidad de combustible contenía.

A dicho individuo apesar de haber dado datos falsos, no se le hostilizó, ni mucho menos se le puso grillos. Se le detuvo, preso en la toldilla, incomunicado, sin martirizarlo, como quiere dar a entender el corresponsal chileno de Punta Arenas.

Pruebas numerosas tienee ndado los buques peruanos, de la humanidad con que hacen la guerra, formando contraste con la conducta observada por los chilenos, así no puede haberse olvidado que por meras sospechas, según ellos mismso confesaron, el comandante de uno de sus blindados, colgó de un penol a un pobre italiano pescador, porque creyó que le iba a aplicar un torpedo, cuando estaba perfectamente averiguado, que ese pobre hombre, si llevaba dinamita en su canoa, era para la pesca, y de ninguna manera para emplearla contra aquel buque.

El resto de la correspondencia es exacto, salvo una que otra insignificante apreciación de detalle, que no merece la pena de rectificarse, porque en nada puede daña rel honor de nuestra bandera.

De Uds. SS. S..

J. R. C.

("El Comercio", 25 de setiembre de 1879).

CORRESPONDENCIA DE LA "UNION"

A bordo de la "Unión", Iquique, setiembre 30 de 1879.

SS. EE.

Reservado le estaba a la corbeta desempeñar otra vez una importante comisión, la más difícil quizá, de cuantas se han llevado a cabo en la presente campaña.

Se trataba de convoyar al "Rímac" que debía conducir al Sur la división Bustamante, compuesta de los batallones Ayacucho No. 3, columna Pasco y 3o. Provisional de Línea y no poca cantidad de pertrechos y elementos de guerra.

Arriesgada empresa era la que se encomendaba a la "Unión", pues no debemos olvidar, que la escuadra eneemiga se compone en la actualidad de 19 budra enemiga se compone en la actualidad de 19 buques, algunos de ellos de gran velocidad, y fuertemente armados, los que, era de presumir estuviesen al acecho de nuestras naves.

Preciso fué, y así se hizo, navegar con precauciones excepcionales, a fin de estar alerta ante cualquier intento de sorpresa de parte del enemigo..

Dispuesto, pues, todo convenientemente, abandonamos el fondeadero del Callao, en convoy con el "Rímac", a las 5 de la mañana del sábado último, con rumbo al Sur.

Al amanecer del domingo se reconoció la costa, señalándose la quebrada de Quilca y la punta Cornejo. Más tarde se distinguió la punta de Islay y los islotes de Alvizuri.

A las 6 se puso proa al puerto de Islap adonde llegamos a las 8 y media. Aguantados sobre la máquina, se recibió la visita del capitán del puerto, quien

después de comunicar instrucciones superiores, que había recibido por telégrafo, al comandante general, se retiró, continuando nosotros nuestra derrota, en demanda del puerto de Mollendo.

A las 9 y media se amarró la corbeta a la boya de aquel puerto y como en Islay, vino a bordo el capitán del puerto y conferenció con el comandante general, trasmitiéndole nuevas órdenes superiores.

Salimos del puerto (12 m.), cuando se avistó un vapor que se dirigía a él. Poco después, reconocimos que era un vapor alemán en viaje al Callao. Cambió con nosotros y con el "Rímac" los saludos de estilo y continuamos nuestro rumbo.

A las 5 de la tarde, estando dentro del puerto de Pacocha, nos aguantamos sobre la máquina, para comunicarnos con tierra. El capitán del puerto hizo la visita de ordenanza y el convoy se franqueó de la punta de Coles.

Poco después de las 10 de la noche, se avistaron dos humos por nuestra amura de babor, muy pegados a la costa.

A poco rato se reconoció en los buques que avistamos, al "Huáscar" y al "Chalaco", con los que se cambió señales especiales, de antemano acordadas, y siguieron el convoy por nuestra aleta de babor.

Así continuamos el viaje a la 1 de la mañana, fondeamos en el puerto de Arica.

Inmediatamente fué a tierra el comandante general, llamado por el director de la guerra, y en cuanto regresó de tierra, nos hicimos nuevamente a la mar, siempre con rumbo al sur.

El "Huáscar" y el "Rímac" habían zarpado desde las 5 y media de la mañana, al sur, y la "Pilcomayo" al norte.

Juzgo, que este sea un plan bien meditado y de buenos resultados.

Por ahora, cábeme la satisfacción de manifestar a Uds., que esta última expedición, es una de las más importantes, que ha desempeñado el buque a cuyo bordo me encuentro, por las condiciones especiales en que salió el "Rímac" y la gran cantidad de tropa

aglomerada en él y porque no siempre debe contarse con la inutilidad de los chilenos. Felizmente, para nosotros, hasta hoy, no dan pruebas de lo contrario.

Por conducto autorizado he sabido en Arica, que los chilenos hacen grandes concentraciones de fuerzas en Tocopilla, lo que induce a presumir, una próxima campaña sobre la provincia de Tarapacá, atravesando el Loa.

Se dice, no sé si con fundamento, que la nueva expedición que vamos a emprender es sobre los buques enemigos que se hallan en Tocopilla. En la primera oportunidad comunicaré a Uds. lo que haya de cierto.

Mientras tanto, hemos fondeado en este puerto. (5 y media p. m.), y como estoy obligado a tener al corriente a los lectores de "El Comercio", de cuanto acontezca, me apresuro a mandarles la presente, aunque carece de interés.

En mi próxima, atentos a los acontecimientos que van desenvolviéndose, me permitiré narrarles los episodios de algún combate naval.

Hasta entonces, se despide.

J. R. C.

("El Comercio", 8 de octubre de 1879).

EL COMBATE DE ANGAMOS

Correspondencia de la "Unión"

A bordo de la "Unión", 12 de octubre de 1879.

SS. EE.

Impresionados aún por la serie de acontecimientos desarrollados el día 8 del que rije, dirijo a Uds esta correspondencia.

No quisiera narrar a los lectores de "El Comercio" sino el heroico y sin igual combate naval que hemos presenciado el miércoles último; pero mi carácter de corresponsal, me impone el deber de dar a Uds. todos los hechos ocurridos en esta última expedición, como paso a hacerlo.

A las 4 a. m. del 1o. del actual, zarpamos del puerto de Iquique en convoy con el "Huáscar" y el "Rímac".

Francos ya del puerto, el "Rímac" hizo rumbo al norte, y nosotros siguiendo las aguas del monitor, nos dirigimos hacia el sur.

Entraba en los planes acordados, navegar separados de la costa y guardando las precauciones debidas; así se hizo.

Sin ninguna novedad, navegamos los primeros días hasta el viernes 3, en que a las 3 y media de la mañana, distinguimos un vapor que navegaba pegado a la costa.

El "Huáscar" nos ordenó por señales, reconocerlo. En consecuencia, se aumentó el andar de la corbeta y estando ya a una distancia conveniente, se afianzó el pabellón peruano con un cañonazo en blanco.

El vapor avistado se aproximó a nosotros. Ostentaba en el pico de mesana la bandera inglesa y al tope de sus palos trinquetes y mayor, el distintivo de la compañía inglesa de vapores.

A pesar de ello, se mandó a su bordo la visita de guerra y de regreso ésta, dijo ser el vapor "Chala", en viaje de Valparaíso a Antofagasta.

Su capitán se negó rotundamente a contestar las preguntas que se le hicieron. El "Huáscar" que había llegado al costado del "Chala", mandó también su bote de visita. Tampoco pudo conseguir nada.

Tuvimos que dejar, pues, que continuara su viaje y nuestro convoy, siguió su derrota, siempre al sur.

Poco antes de las 11 de la mañana, llegamos al puerto de Sarco, donde se encontraban fondeados dos buques de vela.

A la vez el "Huáscar" y la "Unión" destacaron embarcaciones para reconocerlos, resultando, ser uno el bergantín goleta con bandera inglesa, "Coquimbo", cargado de harina y otros artículos, y el otro, la goletita "Emilia", con bandera norteamericana, sin carga.

Como los papeles del "Coquimbo" no estuvieran en regla, y usara sin derecho la bandera inglesa, se le remitió al Callao para que fuera juzgado por el tribunal de presas.

El teniente 1o. Arnaldo Larrea y el aspirante Arturo de la Haza, fueron los comisionados para llevar a su destino la mencionada presa que ya había sido sacada de su fondeadero, remolcada por el "Huáscar".

No teniendo nada que hacer en aquel puerto, nos dirigimos al de Coquimbo.

El "Huáscar" navegaba más pegado a la costa, para estar listo en el caso de que algún trasporte, al avistarnos, quisiera huir.

A las 12 y 30 de la noche, distinguimos el faro del puerto y montamos los islotes Pájaros Niños.

Pronto estuvimos dentro del puerto y tan cerca de tierra, que distinguimos claramente los buques que se encontraban fondeados dentro de la bahía.

El "Huáscar" por un lado y la "Unión" por el otro, reconocieron aquellos buques, ninguno de los cuales era chileno.

La "Pensacola" y un buque de S. M. Británica, se hallaban igualmente fondeados en la bahía.

No dejaba de notarse la agitación de los habitantes de Coquimbo, que corrían en distintas direcciones con luces en la mano.

Uds. saben, que Coquimbo está bien fortificado y creímos, como era natural suponer, que se nos hiciera fuego, siquiera estimulados por la presencia de dos buques de guerra extranjeros; pero tampoco esta vez se han dejado sentir los cañones enemigos.

Practicado el reconocimiento de la bahía, que duró tres horas, no quedaba nada que hacer y salimos de ella, siguiendo al "Huáscar".

A las 11 a. m. del día siguiente, entramos al puerto de Tongoy, para reconocer un vapor que había allí y que resultó ser el "Cotopaxi", vapor del estrecho, en viaje de Caldera a Valparaíso.

Regresaban los botes que fueron a hacerle la visita de guerra, cuando el vigía dió la voz de "Humo por la proa".

En convoy con el "Huáscar" fuimos a reconocer el humo que se avistaba, gobernándose para cortarle por la proa.

Se afianzó el pabellón con un tiro en blanco y el vapor en cuya solicitud íbamos, paró su máquina.

Se mandó practicar la visita de guerra. Era el vapor "Ilo", de la compañía inglesa, en viaje al Callao.

Tampoco en este vapor se nos quiso suministrar ninguna noticia, ni dársenos periódicos de Chile.

Habíamos llegado al fin de nuestra expedición, y ya fuera porque faltara carbón al "Huáscar" o porque se juzgaran más útiles los servicios de los dos buques en nuestra costa, resolvió el contralmirante Grau, de acuerdo con el comandante general García y García, regresar al norte, tocando previamente en determinados puertos.

En esta virtud, variamos el rumbo siguiendo las aguas del "Huáscar", al que ya habíamos suministrado algunas toneladas de carbón.

Pronto comprendimos que llevábamos rumbo a Antofagasta.

No nos habíamos engañado; el "Huáscar" debía entrar al puerto para reconocer los buques que allí se encontraban, y la "Unión", cruzar entre la embocadura del puerto de Punta de Tetas.

Aunque había luna, el tiempo estaba brumoso. El "Huáscar" que a las 12 y media de la noche, había entrado a la rada de Antofagasta, salía de ella poco después de las 3 de la mañana, a todo andar. A la vez distinguimos cuatro buques más, que no podían dejar de ser enemigos.

Seguimos en convoy con el "Huáscar" y los cuatro buques avistados cambiaron señales y nos perseguían.

Al amanecer, distinguimos claramente que los buques perseguidores eran un blindado, una corbeta y dos buques más, probablemente de los armados últimamente en guerra. Uno de estos, hizo rumbo para Antofagasta, sin duda para dar aviso.

Era tanta la tenacidad de los buques para alcanzarnos y tal su buen andar, que fué necesario que la "Unión" abriera un poco el rumbo, para dar tiempo a que el "Huáscar" de menor andar, pudiera ganar al norte. Se consiguió el objeto, pues ya habían quedado muy atrás los buques enemigos, aunque continuaban a todo andar; y la corbeta que se iba separando del blindado, cazó su aparejo.

Nos creíamos ya fuera del alcance de los buques chilenos, cuando se distinguió que del NO. venían otros tres cortándonos por la proa. Era el otro blindado, la corbeta "O'Higgins" y uno de los vapores armados en guerra. Esta división fué a juntarse con la primera y el blindado y la corbeta seguían gobernando para cortarle por la proa, el rumbo al "Huáscar".

Poco a poco iban estrechándose las distancias y el blindado le entraba ventajosamente a nuestro monitor, que comprendiendo por estar estrechado sobre

la costa, que no podía eludir un combate tan desigual, puso proa a tierra.

Creíamos por el momento, que alguna descompostura en la máquina, lo obligaba a pegarse a la playa para varararse. No había llegado ese caso, felizmente, sino que había sido una hábil maniobra del contralmirante Grau, quien considerando inevitable el combate, se pegó a tierra para proyectarse sobre ella y presentar menos blanco al enemigo.

Gallardo y magestuoso, presentó el "Huáscar" su torre, al formidable blindado chileno; y le descargó sus dos cañones. Eran las 9 y media de la mañana.

El blindado, que no pudimos conocer, si era el "Cochrane" o el "Blanco Encalada", por ser difícil distinguirlos a lo lejos, contestó los disparos hechos por nuestro monitor.

Se habían estrechado tanto las distancias y se hacía por ambos combatientes un fuego tan nutrido, que por momentos esperábamos que nuestro débil monitor fuera a sucumbir.

Repentinamente, vemos que el "Huáscar" pone proa al blindado y se larga sobre él a partirlo con el espolón; simultáneamente le dispara casi a boca de jarro los dos cañones de su torre. Inútil valentía, pues el blindado con su doble hélice escapa el golpe y le dispara sus cañones.

Había ya trascurrido el tiempo suficiente para que el otro blindado se uniera al primero y se trabó ya, el combate entre el "Huáscar" con el "Cochrane" y el "Blanco Encalada".

El fuego de cañón y de ametralladora se hacía cada vez más nutrido y el "Huáscar" hábilmente manejado, maniobraba con la mayor rapidez, haciendo fuego a sus enemigos, sin presentarles la popa, que siempre se le buscaba por ser la parte más vulnerable del monitor.

No es para descrito, el gran espectáculo que teníamos a la vista.

Dos formidables naves de guerra, con 12 cañones de a 300 y un blindaje de 9 pulgadas, batiéndose con un débil monitor de 2 cañones de a 300 y 4 y me-

dia pulgadas de blindaje al centro, por 3 y 2 y medio en las extremidades.

Varias veces se vió al "Huáscar" irse encima a uno de los blindados y a éstos rehuir el golpe.

¡Qué combate tan asombroso! Era el primero en su género.

¡Gloria a los héroes del "Huáscar"! Es la palabra con que debemos aclamar todos los peruanos a sus valientes tripulantes.

El valor, energía y patriotismo del bravo contralmirante Grau, y su digna oficialidad y tripulación, es sin igual; no tiene ejemplo.

Como dato curioso, doy a continuación el número y hora de los tiros disparados por nuestro monitor y los blindados "Cochrane" y "Blanco Encalada", en el glorioso combate del 8 de octubre; de las 9 y media de la mañana, en que principió, hasta 10 y 38 m. en que ya habíamos perdido de vista a los combatientes.

Helo aquí:

El "Huáscar" rompió los fuegos: Hora: 9.30; 9.32; 9.36; 9.37; 9.41; 9.42; 9.46; 9.50; 9.50; 9.55; 9.55; 10.5; 10.10; 10.10; 10.5; 10.13; 10.13; 10.21; 10.23; 10.29; 10.30; 10.32; 10.32; 10.38. Total: 25 disparos en una hora, ocho minutos.

Blindados chilenos: El primero con que se trabó el combate y que creo fué el "Cochrane".

Horas: 9.36; 9.38; 9.41; 9.42; 9.46; 9.47; 9.50; 9.50; 9.52; 9.54; 9.58; 9.58; 10.8; 10.3; 10.7; 10.9; 10.12; 10.15; 10.15; 16.16;; 10.18; 10.19; 10.21; 10.23; 10.29; 10.29; 10.35; 10.36; 10.36. Total 30.

2o. Blindado, "Blanco Encalada".

Horas: 10.22; 10.22; 10.24; 10.24; 10.38; 10.38. Total: 6.

A las 10 y 38 minutos, apenas se distinguía el humo de los buques y se veían los fogonazos, sin percibirse de cual salían.

Con la desesperación consiguiente, nos alejábamos de nuestro monitor y no podía ser de otro modo.

Desde que se avistó la 2a. división naval chilena y se estrecharon las distancias, los dos blindados se

dirigieron al "Huáscar" y se dirigieron en persecución nuestra, la "O'Higgins" y otros dos buques, que presumimos fuera otra corbeta y el "Loa".

No era prudente, pues, que la "Unión" comprometiera un combate con las dos corbetas y el "Loa", porque a estos buques se hubieran reunido, desde que dejáramos nuestro rumbo, todos los demás que venían por el sur, entablándose así voluntariamente una de las luchas más desiguales, que por mucho que hubiéramos hecho y por grandes que hubieran sido los sacrificios que nos impusiéramos, era punto menos que imposible, poder contrarrestar, si no en ventaja, a lo menos con igualdad, al enemigo, y se habría perdido la corbeta, aunque sucumbiendo heróicamente.

Sin embargo de estas poderosas razones, la "Unión" maniobraba, procurando conseguir que algunos de los buques chilenos se separara de los otros, para acometerlo.

El "Loa", que era el que mejor navegaba y que avanzaba un poco, nos disparó con sus colizas de proa de 150, cuatro cañonazos con intervalos de 8 a 10 minutos, pero a tanta distancia, que no llegaban ni a la mitad del espacio intermedio, que no era menos de 7,000 metros.

Vista la difícil situación que atravesábamos, juzgó el comandante general, llegado el caso de reunir una junta de guerra para acordar la resolución que debía adoptarse en circunstancias tan excepcionales.

En efecto, se reunió ésta bajo la presidencia del comandante general, capitán de navío don Aurelio García y García; del comandante del buque, capitán don Nicolás F. Portal; del 2o. comandante, capitán de corbeta, don Juan Salaverry; del 3er. comandante, capitán de corbeta graduado, don Emilio N. Benavides; mayor de órdenes de la 2a. división naval, capitán de fragata, don Gregorio Pérez; y del teniente coronel 2o. jefe de la columna "Constitución del Callao", don Leopoldo Flórez Guerra.

Después de deliberar detenidamente, lo que debería hacerse, acordó la junta, en primer lugar, que nada podía influír en la suerte del "Huáscar" el combate que empeñara la "Unión" con los buques de madera; y resolvió que la "Unión" combatiese con cualquiera que fuese el número de buques de madera que llegasen a ponerse al alcance de nuestros cañones; y que en caso de que así no sucediese, debía seguirse el mismo rumbo, ya que se había sacado a la corbeta del centro de la escuadra enemiga.

El "Loa" que ya había avanzado algo, temiendo que volviésemos sobre él, acortó su andar para juntarse nuevamente con sus consortes, las corbetas.

Estos buques continuaron con alternativas de más o menos distancias, durante todo el día, por nuestra popa, en cuya dirección se les veía con bastante claridad, al obscurecer y pasadas algunas horas de la noche.

A la madrugada del 9, llegamos al puerto de Arica, donde no permanecimos sino el tiempo suficiente para hacer carbón y embarcar a los prisioneros chilenos del regimiento "Yungay", que debíamos conducir a Mollendo. Llegamos a aquel puerto a más de las 11 de la mañana del día siguiente y después de desembarcar a los prisioneros y de esperar instrucciones por telégrafo del director de la guerra, nos hicimos nuevamente a la mar, con rumbo hacia el norte, navegando con las precauciones debidas y habiendo fondeado en este puerto a las 5 y 15 p. m.

Acompaño a esta correspondencia, copia del parte oficial del comandante general García y García, dando cuenta del resultado de esta última y desastrosa expedición; y copia del acta de la junta de guerra, a que me refiero en esta correspondencia.

No se borra todavía de mis oídos el estruendo de los cañones de los blindados, ni se aparta de mi vista el grandioso espectáculo de ese desventajoso combate, sostenido por el "Huáscar" contra el "Cochrane" y el "Blanco Encalada".

¡Ojalá que nuestro heróico monitor no haya desaparecido, para que la patria agradecida recompen-

se como se merece el valor, pericia y sacrificio de sus gloriosos hijos que lo tripulaban!

Si ha sucumbido, se llenará de dolor la república entera.

¡Loor a los héroes del "Huáscar"! ¡Gloria a los mártires del 8 de octubre!

El Corresponsal.

J. R. C.

("El Comercio", octubre 12 de 1879).

CORRESPONDENCIA DE LA "UNION"

A bordo de la "Unión", Arica noviembre 14 de 1879.

SS. EE.

Después de 28 días de estar fondeados en el Callao, hemos vuelto a la actividad de la vida de campaña.

Hasta aquí vamos con felicidad, y confío en que en adelante la suerte de las armas nos sea propicia.

El viernes de la semana pasada se dió orden a la "Unión" de alistarse para irse a la mar. Expedita la corbeta para desempeñar cualquier comisión que se le confiara y cuando sólo esperaba la orden de partir, se le comunicó que su misión se reducía a conducir a este puerto, al batallón Provisional de línea, No. 2, fuerte de 600 plazas.

Como era muy natural, el comandante Portal, en cumplimiento de su deber y a fin de poner a salvo su responsabilidad, observó tal orden, haciendo ver, que era materialmente imposible que el buque de su mando pudiera trasportar esa gran cantidad de soldados; porque no tenía donde acomodarlos, ni bodegas suficientes para contener el parque de dicho batallón, pues las del buque se hallaban repletas con los pertrechos de guerra que se habían embarcado.

Las poderosas razones expuestas por el comandante Portal, apoyadas por varios jefes de la marina, hicieron variar de opinión al señor ministro de la guerra y lo decidieron a adoptar otra medida. Resolvió en consecuencia que el batallón Provisional No. 2 se embarcara en el "Chalaco", que convoyado por la "Unión", fuera traído a este puerto.

Dispuesto todo convenientemente y acordados por los comandantes de la "Unión" y del "Chalaco", las precauciones que debían guardarse, para el buen éxito de tan peligrosa comisión, abandonamos el fondeadero del Callao a las 12 del día del sábado 8, con rumbo al sur.

Al amanecer del domingo, se distinguió un vapor que navegaba pegado a la costa. Temiendo que fuera enemigo, el "Chalaco" se abrió un poco a tierra y nosotros fuimos a reconocerlo. Pronto vimos que era uno de los vapores caleteros de la compañía inglesa, por cuya razón volvió a tomar su rumbo el "Chalaco" y siguió el convoy.

Navegando sin más novedad, llegamos al puerto de Mollendo en la tarde del lunes, con el objeto de anunciar al director de la guerra, nuestro arribo a aquel puerto y recibir nuevas órdenes. Estas no se hicieron esperar y con la confianza de encontrar expedito el paso, zarpamos con rumbo a Arica.

A nuestra salida de Mollendo, dejamos fondeado allí al vapor "Menphis", de la compañía Kosmos, que debía continuar viaje al sur y que lo efectuó poco después que nosotros salimos.

A la mañana siguiente, esto es, el martes 11, fondeamos en este puerto con la satisfacción de haber desempeñado cumplidamente la arriesgada expedición que se confiara a la "Unión" y al "Chalaco".

A las 10 de la mañana estaba desembarcado el batallón del señor Canevaro y desfilaba en el mayor orden al cuartel, que al efecto se le tenía preparado.

Por tren de 3 p. m. marcharon para Tacna 3 compañías del referido cuerpo, quedando las tres restantes expeditas para partir al día siguiente.

Cuando llegamos a este puerto, desfilaba la división boliviana al mando de su capitán general, Daza, que parece debe juntarse con nuestro ejército de Iquique y marchar juntos sobre el enemigo.

El general Prado acompañó a su aliado y amigo el general Daza, hasta una legua de la ciudad.

Las proclamas y demás pormenores de esta mar-

cha, les comunicará a Uds. el otro corresponsal estacionado en Arica.

Corren en tierra distintos rumores acerca de nuestra expedición. Pero todavía no sabemos nada que se relacione con ella.

De la escuadra enemiga se dice que el "Cochrane" está en Pisagua y que los otros buques han ido a Antofagasta por más tropas.

Nuestro ejército del sur continúa en Pozo Almonte y el chileno en Agua Santa Espérase de un día a otro, que se de la primera batalla.

A última hora he sabido, que el "Trujillo" parte para el Callao y aprovecho la oportunidad, para mandarles esta desaliñada correspondencia.

Hasta otra ocasión.

J. C. R.

("El Comercio", 19 de noviembre de 1879).

LLEGADA DE LA "UNION"

A bordo de la "Unión", al ancla, Callao, diciembre 22 de 1879).

SS. EE.

En la noche del martes de la semana pasada, debió zarpar esta corbeta con rumbo al sur, conduciendo una considerable cantidad de armas, pertrechos y equipo; pero no pudo efectuarlo hasta el día siguiente, a consecuencia del telegrama que recibieron Uds. de Arica, en la tarde del martes, anunciando que el "Blanco Encalada" y el "Loa" estaban en viaje a Panamá. Temía, sin duda, el gobierno, que dichos buques estuvieran detrás de la isla de San Lorenzo, a caza de los trasportes.

Por precaución salió el "Talismán" a las 8 de la mañana del miércoles a practicar un reconocimiento fuera de la bahía. Regresó de su comisión a las dos de la tarde, anunciando que no había avistado ningún buque enemigo. En consecuencia, se dió orden a la "Unión" para zarpar inmediatamente.

Media hora después, abandonamos el fondeadero y a las 4, próximamente, habiendo doblado el cabezo de la isla, poniéndose la corbeta a rumbo, tomando de antemano las precauciones debidas, a fin de no ser sorprendida por el enemigo.

Ninguna novedad ofreció nuestro viaje hasta las 5 de la tarde del viernes 19, en que llegamos a la caleta de Quilca, hoy puerto mayor.

Cuando todos creíamos que el capitán de aquel puerto o las autoridades del lugar nos esperaban, con las embarcaciones suficientes para desembarcar en c

menor tiempo posible la carga que llevábamos, nos sorprendió que no había ni un solo bote, ni alma viviente con quien entenderse. Obligado por esta circunstancia, el comandante Villavicencio mandó a tierra una embarcación, al mando del 2o. jefe de la Columna Constitución, doctor Leopoldo Flórez Guerra, para que se comunicara con las autoridades y les pidiera las lanchas necesarias para hacer la descarga.

Apenas la citada embarcación hubo llegado a la boca del canal que conduce al atracadero o muelle, fué recibida con un tiro de rifle, disparado de una especie de parapeto que había formado sobre la parte alta de la cuesta. Apesar de ello, el bote siguió avanzando y pronto atracó al desembarcadero. En tierra, dijeron al comandante Flórez Guerra, que se le había hecho ese disparo, porque se creyó que fuera embarcación de algún buque chileno que hubiera entrado al puerto con pabellón peruano; que no esperaban a la "Unión" porque no se les había comunicado que allí debía desembarcar su carga; y que les había sorprendido la presencia de un buque de guerra, porque la víspera había estado en la bahía la "O'Higgins", que también estaba pintada de blanco como la "Unión", a la que se parecía mucho. Sin embargo, el jefe de la caleta ofreció proporcionar las únicas tres embarcaciones que había.

Temiendo el contralmirante Villavicencio que sería muy tardío y expuesto hacer el desembarque en ese lugar, tanto por la falta de elementos, cuanto por la gran distancia que media entre el fondeadero de los buques y el desembarcadero; y porque de un momento a otro, podía llegar la "O'Higgins" que había pasado al norte; telegrafió a Mollendo previniendo al capitán de aquel puerto, que a las 10 de la noche estaría allí y que tuviera todo preparado; conviniendo en ciertas señales, que indicaran si estaba expedita la entrada a la bahía.

Efectivamente, poco después de las 10 de la noche, entrábamos al puerto de Mollendo y ya todo estaba expedito para hacer el desembarco. Este comenzó a efectuarse con el mayor entusiasmo, tanto por la

tripulación del buque, como por los lancheros y gente de Mollendo.

Ciertamente, que forma gran contraste la actividad con que trabajan las autoridades del sur, con la pasmosa inercia, que revela nuestro gobierno.

Tampoco en Mollendo se tenía noticia de que la "Unión" había salido del Callao", con destino al sur, llevando a su bordo gran cantidad de elementos de guerra, que debía desembarcar en cualesquiera de los puertos donde pudiera hacerlo; y es más punible tal conducta por parte del gobierno, desde que, como es notorio, diariamente está al habla con Mollendo, Arica, etc.

A la verdad, que hay hechos que debieran silenciarse en honor al país; pero es necesario que alguno de ellos se conozcan en su debida oportunidad, para que sepa la nación entera, y también nuestros enemigos, que si mañana la suerte de las armas fuera adversa, no deberá culparse al pueblo peruano, siempre altivo y viril para vencer, sino a los hombres que han dirigido la presente guerra.

Apenas se concibe, que haya tanto desconcierto en el gobierno. ¿Cómo se manda un buque en las actuales circunstancias, en que casi todos nuestros puertos están bloqueados, conduciendo elementos de guerra, y no se previene a todos los lugares adonde puede recalar, que estén preparados para recibirlo?

¿Si la "Unión" llevó instrucciones de dejar en Quilca su cargamento, no pudo ponerse el gobierno en el muy probable caso de que bloqueado ese puerto, tuviera que tocar en cualquier otro?

¿Por qué no telegrafió avisando a todos los puertos, que la "Unión" había salido del Callao y que debía tocar en determinado día en cualesquiera de ellos?

Estoy seguro de que el gobierno no podría contestar estas preguntas que el país tiene derecho a dirigirle.

Felizmente, llegamos a Mollendo sin ningún contratiempo, debido a la casualidad, y a las medidas tomadas por el comandante Villavicencio, para llevar a buen término su difícil comisión.

Volviendo a la narración, que había interrumpido continúo:

En Mollendo, como decía, desembarcamos toda la carga que llevábamos, trabajando sin descanso, durante toda la noche del viernes 19. A medida que llegaban las lanchas cargadas al muelle, iba trasportándose su contenido a los carros del ferrocarril, que al efecto se tenían preparados con tal objeto.

A las 5 de la mañana del sábado, un entusiasta viva al Perú, dado por la tripulación de la corbeta y la gente de Mollendo, fué el anuncio de que se había concluído de hacer la descarga.

Todo había sido ya descargado a los carros del ferrocarril, y á la vez que el tren partía para Arequipa llevando tan preciosa carga, la "Unión" abandonaba el puerto, con rumbo al norte.

El vapor "Lima" que se hallaba fondeado en la bahía y que por consiguiente, presenció la descarga, fué portador a la llegada a ese puerto, de las noticias siguientes:

En su viaje al sur había avistado al blindado chileno "Blanco Encalada" y los trasportes armados en guerra, "Loa" y "Amazonas" en la bahía Independencia, y al frente de la quebrada de Ocoña al "O'Higgins", que había parado su máquina para comunicarse con él.

Cuando hacíamos la descarga en Mollendo, a la 1 y media, se recibió un telegrama de Pacocha, anunciando que la "Chacabuco", que había estado sosteniendo el bloqueo de ese puerto, se había movido con rumbo al norte. Probablemente llegó a Mollendo, cuando la "Unión" había salido.

En la tarde de ayer, arribamos al puerto de Pisco, para comunicarnos con el gobierno, porque sospechábamos que estuviera bloqueado este puerto, y entonces habría sido preciso tomar las medidas convenientes para forzar el bloqueo.

Aquí recibimos algunas noticias, tales como el viaje del director de la guerra, general Prado, a desempeñar una importante misión (?) en el extranjero y que el "Limeña", perseguido por el "Blanco

Encalada" y un trasporte, burlando su persecución, había arribado al Callao sin nocedad.

Al amanecer de hoy, zarpamos de Pisco con rumbo al Callao, donde acabamos de fondear a las 6 y media p. m., con la satisfacción en cada uno de los tripulantes, de haber desempeñado con buen éxito, la más difícil y azarosa comisión de cuantas se han llevado acabo en la presente guerra; y con la esperanza de hacer con igual acierto y felicidad, cualquiera otra que el gobierno tuviera a bien encomendarle.

Acompaño el parte oficial del comandante Villavicencio.

Hasta otra ocasión.

J. R. C.

("El Comercio", 23 de diciembre de 1879).

APENDICE

PARTES OFICIALES

Combate de la "Unión" y "Pilcomayo" con la "Magallanes" I
Combate del "Huáscar" con la "Esmeralda" y de la "Independencia" con la "Covadonga" II
Excursión del "Huáscar" a puertos chilenos III
Captura del "Rímac" IV
Combate del "Huáscar" con la Escuadra chilena V
Acta del Consejo de guerra a bordo de la "Unión" VI
Viaje de la "Unión" a Magallanes VII
Expedición de la "Unión" al sur VIII

I

COMBATE DE LA UNION Y PILCOMAYO CON LA MAGALLANES

Señor Comandante en Jefe de la División Naval de Operaciones.—En la mar, a 12 de Abril de 1879. —S. C. G.—Tengo el honor de poner en conocimiento de U. S. que en la mañana de hoy, principiando a reconocer la costa al Sur del Río Loa, después de haber reconocido un bote que conducía emigrantes de Huanillos a Tocopilla, se avistó a las 9 h. 30 a. m. un humo por O. S.O. Inmediatamente, por orden de U. S. gobernamos en demanda de él para reconocerlo; ordenando a la "Pilcomayo" acortara la distancia de buque a buque; resultó ser la corbeta chilena "Magallanes" que al apercibirnos enmendó su rumbo al O. con la marcada intención de huir de nuestro encuentro.

Con objeto de cortar su designio se dió mayor fuerza a la máquina principiamos a darle caza. A las 11 h. 15 a. m. habíamos logrado sacarle alguna ventaja, se mandó izar el pabellón y la insignia, afianzándolos con un tiro en blanco. En este momento U. S. bajó del puente y arengó a la tripulación, siendo contestadas sus palabras con entusiastas vivas al Perú y la marina nacional.

Como el vapor no contestara, ni este buque pudiera romper los fuegos, por tener la proa enfilada a un costado y carecer de cazadores, se ordenó a la "Pilcomayo" que lo hiciera, sin que el buque perseguido izara por esto su pabellón.

Minutos después recibí la orden de abrir los fuegos, para ello tuve que separarme de la línea de

caza y presentarle el costado de babor. De cuatro a seis tiros disparó este buque antes que el enemigo izara su pabellón, pero cerró un poco su rumbo, gobernando más hacia el Norte, y más tarde rompió sus fuegos por estribor.

No pudiendo seguir la caza de proa por la carencia ya mencionada de cañones cazadores, continuamos el fuego por babor. Media hora después de nuestros primeros disparos noté que la colisa de proa del enemigo ceso por completo, sin embargo, de tener siempre nuestro costado en su línea de puntería; esta circunstancia me hace sospechar que sufrió allí alguna avería. A esta misma hora se rompió el eje delantero del cañón número 6, quedando inutilizado por el momento.

Ala 1.40 p. m. se había alargado tan considerablemente la distancia entre ambos buques que nuestras bombas no alcanzaban con toda elevación a más de 3.500 metros, por lo cual seguramente el enemigo también paralizó sus fuegos: sus tiros fueron en general bien dirigidos; pero mal elegido el momento del disparo, o no llegaban a nuestro costado, o pasaban por alto; esta es la causa de que no hayamos sufrido la más insignificante avería. Nuestros disparos ascendieron a 148 tiros.

Desde el principio de la caza la circunstancia de navegar al Oeste, de no izar su pabellón ni contestar nuestros fuegos, manifestaban sus deseos de no comprometer combate, empeño que consiguió en parte, aumentando su andar y obligándonos a desviar nuestro rumbo para presentarle el costado.

La caza siguió hasta las 2 p .m. y hasta la altura aproximada del Pabellón de Pica, en que virando por el Norte disparamos nuestro último tiro con la batería de estribor.

Los Jefes, Oficiales del estado mayor y de la dotación, lo mismo que los marineros y soldados se han conducido con solemnidad y decisión, y sólo han manifestado el sentimiento de no haber trabado un com-

bate más empeñoso en servicio del país.—Dios guarde a US.—**Nicolás F. Portal.**

Señor Capitán de Navío, Comandante General de la División de operaciones en el Sur, Corbeta de guerra "Unión" S. S. G.—Dando cumplimiento a las prescripciones de ordenanza, paso a exponer a US. los acontecimientos que durante la mañana del 12 del que cursa, tuvieron lugar en esta cañonera al avistarse un buque de la escuadra de la República de Chile, en las inmediaciones del límite de nuestro litoral con el vecino Estado de Bolivia.

Habiendo zarpado de la caleta de Huanillos punto de nuestra recalada, y a donde habíamos permanecido próximamente media hora sobre la máquina, mientras que la Capitana comunicaba con algunas embarcaciones del puerto mencionado, seguimos con rumbo al Sur, las aguas de la corbeta "Unión" navegando sobre su aleta de babor a dos cables apróximadamente de distancia, según órdenes comunicadas por señales, cuando se nos ordenó reconocer la costa sin perder de vista a la Capitana; y en cumplimiento recorrimos, la parte del litoral comprendido entre la punta mencionada y la de Arenas.

En esta situación y mientras la Capitana reconocía una embarcación menor a vela que navegaba cerca de la punta de Arenas, se avistó a 10 millas, próximamente de distancia, un buque a vapor que poco después se reconoció ser de guerra y llevar calados sus masteleros mayor y de mesana.

Después de interpretar algunas frases entusiastas que la comandancia general dirigió por señales a las dotaciones de la división; y a la orden de prepararse para el combate, nos pusimos a toda fuerza de máquina en reconocimiento de la nave mencionada, la que su vez trataba de aligerarse, con notable velocidad. La Capitana afianzó el pabellón nacional con un tiro de cañón a pólvora; y poco después nos mandaba hacer fuego contra el enemigo con nuestras co-

lisas de caza, atacándolo por la popa. Momentos después ,enarboló la nave perseguida el pabellon de la República de Chile, sin contener la velocidad de su huida.

Aprovechando toda oportunidad y navegando once millas, máximum de andar, de esta cañonera, hicimos repetidas veces certeros tiros con la artillería, dando a las piezas toda oblicuidad posible hacia proa, y el mayor alcance de sus punterías, 4.000 yardas; la Capitana hacía un vivo fuego con su artillería. El que a su vez nos dirigió la corbeta enemiga, no tuvo resultado alguno; pues bien la distancia que nos separaba o más probable, la falta de artillería hacia popa de la nave mencionada, la imposibilitaban, en la situación en que se hallaba, el ofendernos.

A las 2 p. m. la corbeta enemiga se encontraba fuera de tiro p en consecuencia, suspendimos nuestros disparos. Cumpliendo órdenes comunicadas por señales, se mandó un oficial a bordo de la "Unión" en demanda de instrucciones.

A bordo no ha tenido lugar otra ocurrencia que la casi inutilización de la primera y segunda falúas a causa de los dispaors de los cañones de la sección de popa, que giraban bajo esas embarcaciones.

No terminaré, señor Comandante General, esta exposición, sin hacer constar el entusiasmo que animaba a la noble tripulación de esta cañonera y que el único sentimiento que se notaba, era el no encontrar en el enemigo una ocasión propicia para poner a prueba el patriotism de que está poseída.—En la mar, Abril 13 de 1879.—**Antonio C. de la Guerra.**

Comandante de la División Naval en Comisión Especial.—A bordo de la corbeta "Unión".—Altura de Loa, a 12 de Abril de 1879.—Benemérito señor General Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

Cumpliendo con las instrucciones que recibí de S. E. el Presidente, para cruzar la línea de comuni-

cación de la escuadra chilena, tengo el honor de poner en su conocimiento, por el digno órgano de US. que después de haber recalado con la división de mi mando al extremo Sur de nuestro litoral, toqué en Huanillos, en la mañana de hoy, por breves momentos, a fin de recibir las últimas noticias y zarpando inmediatamente de allí, con dirección al Sur, para conocer esa costa; trascurridas dos horas, a las 9 h. 30 minutos a. m., estando frente a la quebrada de Iquique, se avistó por el Oeste Sud Oeste, el humo de un vapor; ordené al instante, que navegáramos en su demanda, y resultó ser la corbeta chilena "Magallanes", que viajaba al Norte y la que al reconocernos, desvió su rumbo al Oeste, enmendándolo más tarde hacia el Norte.

Emprendida su caza, en son de combate, afiancé a las 11 h. a. m. la bandera con tiro en blanco, sin recibir contestación del buque perseguido. Media hora después, hallándonos a tiro, ordené a la "Pilcomayo" romper sus fuegos con sus miras de proa y a la "Unión" caer un poco sobre estribor, rompiendo también los suyos, con la batería de babor. Corridos algunos minutos, nuestros fuegos fueron contestados vivamente por la "Magallanes", cuyos proyectiles pasaban por sobre nuestra arboladura, o reventaban casi al costado sin tocarlos, siendo en general bien dirigidos.

La rapidez de nuestra marcha, no pudo ser sostenida por la "Pilcomayo" que sucesivamente fué atrasándose, hasta quedar como a 5 millas al Sur, pero el combate continuó con la "Unión" hasta cerca de las 2 h. p. m., momento en que el enemigo recibiendo los últimos disparos, cuyo efecto no hemos podido apreciar, y con un andar superior, que gradualmente había aumentado, logró ponerse fuera del alcance de nuestraspiezas, huyendo hacia el Norte, rumbo que le siguió la división hasta encontrarnos a 5 horas del puerto de Iquique, adonde el enemigo se dirigía indudablemente, en solicitud de la escuadra chilena, allí fondeada.

Al dar cuenta de este de armas, me complazco en comunicar, que todas mis órdenes fueron cumplidas con la mayor precisión y prontitud por los Comandantes, Capitanes de Navío don Nicolás F. Portal, de la "Unión" y Capitán de fragata, don Antonio de la Guerra, de la "Pilcomayo" y que en él, los jefes, empleados del Estado Mayor, oficiales voluntarios de la columna Constitución del Callao y tripulantes de ambos buques, han observado todos, una actitud tan entusiasta y decidida, que no me permite hacer distinciones especiales; por lo mismo, me limito, a adjuntar a US. las respectivas listas de presentes en este combate, en que nos ha cabido la honra de iniciar la lucha a que tan injusta y sorpresivamente ha sido provocada la República.—Dios guarde a US.—**Arelio García y García.**

Comandancia de la corbeta "Magallanes". — Iquique, Abril 12 de 1879.—Cumpliendo con las instrucciones del jefe del convoy de que formaba parte hasta el momento de mi partida de Antofagasta, dejé ese puerto anoche a las 9.30 p. m.

Mi viaje no tuvo novedad hasta la mañana de hoy que, recalando sobre tierra para ir en demanda de la rada de Huanillos, fuí avisado a las 10.30 a. m. de la presencia de dos vapores que cruzaban al Sur de la desembocadura del río Loa. Momentos después se reconocía que los citados buques eran las corbetas peruanas "Unión" y "Pilcomayo", que se dirigían sobre nosotros, haciéndonos fuegos perpendiculares, desde lejos. Esta lentitud en sus movimientos no les permitió avanzar ventajosamente, obligándolos, además, a emprender en seguida el de caza. A las 11.50 a. m. habiéndonos entrado hasta una distancia de 3.500 metros, se puso de través la "Pilcomayo", rompiendo sus fuegos de enfilada sobre la "Magallanes". A pesar de la larga distancia, los disparos de aquel buque fueron muy buenos, llegando el segundo que hizo, a tocar el agua a seis metros de la hélice de ba-

bor, para rebotar en seguida sobre el mismo costado, levantando astillazos en una extensión de 80 centímetros. Prosiguió después su movimiento de caza, disparándonos siempre de enfilada con sus cañones de proa.

La "Unión", entre tanto, que se nos había acercado hasta una distancia de 2.300 metros, rompió los fuegos de sus baterías de babor y si bien al comenzar el cañoneo sus disparos fueron buenos, inundándose los alrededores del buque con los cascos de sus granadas, poco a poco sus tiros dejaron mucho que desear por lo cortos que caían, aunque siempre las direcciones fueran muy buenas.

Por mi parte, a fin de no perder lo ventajoso de nuestra posición, no contesté absolutamente los fuegos de la "Pilcomayo", pero sí con el cañón de popa a las 2 h. p. m. a los de la "Unión" y en seguida, variando de un modo conveniente la dirección de la proa, con los cañones colisas del centro. Apercibida la corbeta por nuestros disparos, se atravesó un poco con dirección a tierra, suspendiendo a la vez, por un momento sus fuegos para volver a romperlos de nuevo, aunque ya más lentamente. Nuestras punterías, que al comienzo no brillaron por su exactitud, debido a lo especial de nuestra posición, se fueron haciendo más certeras a medida que la variación de nuestra proa nos permitía aprovechar el mayor blanco que entonces nos presentaba el casco de la "Unión". Debido a esto, las últimas fueron muy buenas, al extremo que a las 12.55 p. m. dos granadas de nuestras colisas, alcanzaron el blanco; es muy posible que hayan reventado dentro del buque, causándole serias averías, por coincidir con este hecho el de apercibirnos de un gran escape de vapor por su chimenea, a la vez que separarse rápidamente del combate, optando, para reunirse a la "Pilcomayo" por el camino más largo, a fin de interponer de esta manera entre él y la "Magallanes" un poco de mayor distancia.

Reunidos de nuevo los enemigos, prosiguieron su movimiento de avance, desistiendo, sin embargo,

momentos después, que pusieron proa a tierra dirigiéndose a Huanillos. Por nuestra parte, se prosiguió con rumbo a este puerto.

Durante la hora larga que duró el cañoneo a que hago referencia, se gastaron por este buque, los proyectiles siguientes:

2 Granadas dobles de 115; 2 idem comunes de 115; Espoletas de percusión; 19 granadas comunes de 64; Espoletas de percusión; 11 granadas comunes de 20; 8 idem de segmento de 20; espoletas de concresión

El enemigo a juzgar por el número de sus cañones, no ha podido gastar menos del triple de la cantidad empleada por nosotros.

La máxima distancia a que se disparó, fué de 4.300 metros y la mínima de 2.300.

Debo todavía hacer presente a V. E., que las necesidades del momento, me obligaron, en estas circunstancias, a sacrificar nuestra lancha a vapor. Suspendida como se hallaba sobre la boca del cañón de 118. era natural que los disparos de la pieza la afectasen grandemente, como en efecto así sucedió tan pronto como se rompió el fuego. Al primer cañonazo, saltó su tablazón de proa, al segundo la roda y demás ligazones delanteras, y previendo que al tercero se cayera del todo al agua, ordenó que se anticipara el momento de su pérdida, picando al efecto las tiras que la retenían en los pescantes.

Después de la exposición que dejo hecha, excusado casi me parece agregar a V. E., que no hemos tenido que lamentar la menor desgracia personal ni experimentado otra avería en casco y arboladura, aparte de la muy insignificante que cito en otra parte.

Al concluír, señor Almirante, réstame cumplir con un sagrado deber, recomendando a la consideración de V. E., al cuerpo de oficiales del buque de mi mando, que en el día de hoy han cumplido dignamente con su deber. Igual recomendación me permito hacer a V. E. de la tripulación y guarnición de la "Magallanes", cuyo entusiasmo y decisión en estas cir-

cunstancias me han dejado así mismo plenamente satisfecho.—Dios guarde a V. S.—**J. J. Latorre.**

Comandancia en Jefe de la Escuadra.—Iquique, Abril 13 de 1879.—Se aprueba la conducta observada por el Comandante de la corbeta "Magallanes", de que da cuenta en el parte que antecede, y pase éste, original, al señor Comandante General de Marina, para su conocimiento y demás fines.—**Williams Rebolledo.**

II

COMBATE DEL "HUSCAR" CON LA "ESMERALDA" Y DE LA "INDEPENDENCIA" CON LA "COVADONGA"

Parte del comandante More.—Iquique, Mayo 22 de 1879.—Señor Capitán de Navío, Comandante General de la Primera División Naval.—S. C. G.—En cumplimiento de las órdenes recibidas de US. zarpé del puerto de Arica el día 20 del presente mes a 8 p. m me aguanté sobre la punta de Pisagua para esperarlo, por haber entrado a dicho puerto.

A las 4 h. a. m. me puse en movimiento, siempre en convoy, a póca distancia de la costa, haciendo dar toda fuerza a la máquina hasta las 5 h. 30 a. m. que estuvimos a la vista del puerto de Iquique, demorando en ese momento el "Huáscar" como a dos millas por la proa.

A las 7 h. 30 a. m. se avistaron dentro del puerto, y muy pegados a la costa, tres buques a vapor, que reconocidos, resultaron ser los buques chilenos corbeta de guerra "Esmeralda", cañonera "Covadonga" y un trasporte.

Como el buque del mando de US. se dirigiera hacia la parte Sur del puerto, seguí recorriendo la costa del norte para encerrar a los enemigos en la bahía.

En esta disposición hicieron rumbo al Sur; pero encontrando que les cerraba la salida el "Huáscar" regresaron, gobernando la "Esmeralda" hacia el Norte. En este momento el buque de US. inició el ataque haciendo su primer disparo sobre la "Covadonga" y mandé romper los fuegos de la "Independencia" sobre la corbeta "Esmeralda"; y aprovechándo-

se de estas circunstancias, el trasporte hizo rumbo al Sur navegando con toda la fuerza de su máquina.

Empeñado así el combate y viendo que el "Huáscar" cambiaba su proa, dirigiendo sus tiros a la "Esmeralda", y que la "Covadonga" trataba de fugar pegándose a la isla, goberné en la misma dirección, a fin de impedírselo, no pudiendo conseguir mi objeto porque al llegar a la altura de la isla, la "Covadonga" la había rebasado, pegándose mucho a las rompiéntes, y obligándome a seguirla.

Comprendiendo que ese buque ponía en práctica el único medio que podía emplear por su poco calado, traté de ganarle el barlovento para obligarlo a salir a fuera, o retroceder. Esto último lo conseguí en la primera caleta de la bahía de Cheurañate, por lo cual puse proa al Norte, haciendo fuego con el costado de estribor; pero la "Covadonga" volvió a dirigirse al Sur, metiéndose de caleta en caleta, y tuve que continuar el combate siguiendo al buque enemigo, que barajaba la costa metiéndose entre las rompientes y en un fondo insuficiente para la "Independencia", maiobrando en distintas direcciones.

Habían trascurrido hasta entonces más de tres horas de combate; y viendo lo incierto de los tiros de nuestros cañones, por la falta de ejercicio, pues toda la tripulación era nueva, y el efecto que producían las ametralladoras y nutrido fuego de fusilería, que el enemigo hacía sobre la dotación de la fragata, que se encontraba sobre cubierta, en una gran parte por haberse estrechado tanto la distancia, acometí con el espolón por dos veces, cuando las circunstancias me lo permitían; pero encontrando poco fondo tuve que retroceder, lo que dió tiempo al enemigo para ganar el Sur.

Resolví por tercera vez embestirle con el ariete, pegándome a la Punta Gruesa, para impedirle la salida de la bahía, estrechándola en la última caleta, cuando los sondajes repetidos marcaban de ocho a nueve brazas de agua, y siendo limpia la bahía según las cartas. En este momento, notando que se pegaba más a las rompientes de la punta, ordené poner la

caña a babor para poder rebasarla y atacar así con ventaja por el otro lado, lo que no pudo realizarse con la rapidez necesaria por haber sido en ese momento heridos tres timoneles, por el fuego nutrido de ametralladoras y fusilería, que el enemigo nos hacía desde las cofas; mandé dar atrás con toda la fuerza de la máquina contando durante todo este tiempo los timoneles el mismo sondaje anterior; es decir, de nueve brazas de agua.

En este instante y cuando tocaba con el ariete a la "Covadonga" se sintió un gran choque y quedó detenida la fragata. El golpe había sido sobre una roca que no está marcada en la carta, pues se encuentra al Norte del último bajo que aparece en ella.

Por consecuencia de este choque se llenó completamente de agua el buque, se apagaron los fuegos y suspendiéronse las calderas hasta la caja de humo; y en segundo y tercer choque se inundaron completamente las otras secciones. El buque cayó sobre su costado de estribor, entrando el agua por las portas de la batería. No obstante esta desgracia, al pasar la "Covadonga" por el costado de estribor haciéndonos fuego con su artillería, nuestros cañones contestaron cuando el agua casi los cubría; continué el fuego con las ametralladoras de las cofas y con la tripulación que mandé subir a cubierta armada de rifles y revólveres, hasta que se agotaron las municiones, que no podían ser repuestas, pues el buque estaba inundado casi por completo, como lo digo anteriormente.

La "Covadonga" seguía haciendo fuego de cañón ya a mansalva y una de cuyas bombas rompió el pico de mesana donde estaba izado el pabellón. Inmediatamente mandé poner otro en la driza.

Después del choque hice sondar todo el contorno del buque marcando la sonda por todos lados de cinco y media a seis brazas; lo que prueba que la roca en que chocó la fragata es aislada y a distancia de los arrecifes de la Punta.

Cuando me convencí de que todo esfuerzo por salvar al buque er ainfructuoso, ordené que se prendiera fuego a la Santa Bárbara, orden que bajó a cum-

plir el oficial encargado de ella; pero ya era tarde, pues, el agua que a torrentes entraba a bordo, lo impidió.

Siendo casi toda la tripulación de hombres que no están acostumbrados al servicio de los buques de guerra, embarcados pocos días antes de nuestra salida del Callao, fué imposible evitar que se arrojasen al agua, corriendo el riesgo de perecer ahogados; ordené arriar todas las embarcaciones para mandar la gente a tierra, haciendo colocar en la primera a todos los heridos, yendo cada bote a cargo de dos oficiales para que regresaran por el resto de la gente. En el último mandé al 2o. Jefe Comandante Raygada para que organizara la gente en tierra, e hiciera regresar algunas embarcaciones que hubieran llegado a tierra, lo que no pudo verificar, pues las rompientes las rompieron todas al llegar a la costa. Sin embargo casi toda la tripulación estaba ya salvada, quedando sólo conmigo a bordo cerca de 20 personas entre ellas los tenientes primeros graduados don Pedro Gárezon y don Melchor Ulloa, el teniente 2o. don Alfredo de la Haza, el alférez de fragata don Ricardo Herrera, el guardiamarina don Carlos Eléspuru, el corresponsal de "El Comercio" don José Rodolfo del Campo, el doctor don Enrique Basadre y el primer maquinista don Tomás Wilkins con su segundo. Más tarde se aproximó a nosotros el buque del mand ode U. S. y mandó tres embarcaciones para trasbordarnos a los que aún quedábamos en la fragata, lo que no hice hasta no prender fuego al buque, inutilizar los cañones y arrojar al agua las armas que no podían servir.

Adjunto a US. una relación de los muertos y heridos habidos en la fragata de mi mando, durante el combate.

Réstame tan sólo poner en conocimiento de US. que todos los jefes, oficiales y tripulación del buque se han comportado dignamente, mostrando valor y serenidad en todo el combate, sin separarse un solo instante de los puestos que tenían señalados.

Al 2o. jefe le habían encargado de recorrer todo al buque durante el combate, al tercer je-

fe al cuidado de la batería; y como quedara fuera de combate a los primeros disparos ordené que lo reemplazara el Capitán de fragata Don José Sánchez Lagomarcino que se encontraba en el puente, como jefe de la columna Constitución, que hasta ese momento permaneció a mi lado, junto con el Teniente primero Don Narciso García y García, el oficial de señales Don Fortunato Salaverry, y mi ayudante el Teniente 2o. Don Enrique Palacios.

No concluiré sin manifestar a US. que uno de los lútimos tiros de rifle del enemigo mató súbitamente al alférez de fragata Don Guillermo García y García, uno de nuestros más inteligentes oficiales de marina. —Dios guarde a Ud.—**Juan G. More.**

Parte del comandante Grau.—Comandancia de la primera división naval.—Al ancla.—Iquique, Mayo 23 de 1879.—Benemérito señor general Director de la guerra.—En cumplimiento de las instrucciones verbales recibidas de VE. zarpé del puerto de Arica en la noche del 20 del presente, con el monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia"; ambos buques pertenecen a la división naval de mi mando, y me es honroso dar cuenta a VE. de los acontecimientos que han tenido lugar en ella hasta la fecha. En la travesía del puerto de Arica al de Iquique, creí conveniente recalar a Pisagua, lo que verifiqué a las 4 h. 20 a. m. del 21. con el objeto de inquirir algunas noticias relativas a la comisión que debía realizar en Iquique. En efecto, supe por el capitán de dicho puerto, quién me mostró un telegrama del Prefecto del Departamento de Tarapacá de fecha 19, en el que se le comunicaba que la "Esmeralda", la cañonera "Covadonga" y el trasporte "La Mar", buque de la escuadra chilena, hacían efectivo el bloqueo de Iquique.

Al aproximarse nuestros buques al puerto de Iquique; noté que efectivamente tres buques caldeaban; pronto pude reconocer entre ellos a la "Esmeralda" y a la "Covadonga", que se ponían en movimiento, tomando posiciones defensivas, a la por que salía del puerto un vapor con bandera norteamericana, proba-

Llemente el "La Mar", y se dirigía al sur. La anticipación con que hizo esta maniobra y la distancia de cinco millas a que hallaba del puerto, teniendo en cuenta las diligencias consiguientes a su reconocimiento, me decidieron a dirigir mis operaciones de preferencia sobre los dos buques que antes he indicado. Llegando el "Huáscar" a los mil metros próximamente al Norte, del fondeadero de los buques enemigos, mandé afianzar el pabellón, y ordené a la "Independencia" que venía por el norte próxima a la costa y a cinco millas de distancia, se dispusiese para el combate.

Ocupaban entonces los mencionados buques posiciones a un cable o cable y medio de playa, frente al lado Norte de la población, en orden de combate; la "Covadonga" por la popa del otro, y ambos con proa al Norte, de manera que estaban interpuestos entre nosotros y la población: eran las 8 h. 20 a. m. del 21.

Trabóse el combate desde este momento entre el "Huáscar" y los dos buques enemigos, y 30 minutos después se unió y rompió sus fuegos la "Independencia"; pero nuestros tiros no podían ser bien dirigidos, por encontrarnos en la boca del puerto bajo la acción de la mar, a la par que las punterías de los buques enemigos tenían por lo general buena dirección y elevación.

La "Covadonga" después de la primera hora salió del puerto muy pegada a la isla que cierra la parte occidental y emprendió su retirada por la parte del Sur, barajándola muy próxima a la playa; en vista de lo cual ordené a la "Independencia" perseguirla, quedándome por consiguiente batiendo con el "Huáscar" a la "Esmeralda".

Mientras la "Independencia" seguía su camino, y notando la inseguridad de nuestros tiros, por la causa que he dicho antes, me decidí a atacar a la "Esmeralda" con el espolón; pero informado por el capitán de corbeta y del puerto don Salomé Porras, y por el práctico del mismo don Guillermo Checle, quienes se encontraban a bordo desde el principio del combate,

de que dicho buque estaba defendido por una línea de torpedos en su delante, intenté dirigirme sobre el lado del Sur, para desalojarlo de la zona en que maniobraba defendido. Más observando a la vez, que se dirigía hacia el norte, saliendo de esa zona, cambié de propósito, y goberné directamente. A medio cumplido de distancia detuve la máquina, y la "Esmeralda" guiñando para evadir el golpe al costado, lo recibió por la aleta de babor en dirección muy oblícua, el espolón resbaló; su efecto fué de poca consideración ,y quedaron abordados ambos buques, hasta que el "Huáscar" empezó su movimiento para atrás.

Embestí nuevamente con igual velocidad y la "Esmeralda" presentó su proa evadiendo de esta manera, nuevamente, los efectos del choque; sin embargo, estos dos golpes la dejaron bastante maltratada.

En ambas ocasiones, a la aproximación de los buques, y durante el tiempo que permanecieron muy cerca, recibimos el nutrido fuego de las ametralladoras que tenían establecidas en sus cofas, el de fusilería y muchas bombas de mano, a la vez que descargas completas de artillería de sus costados. El blindaje protegió muy bien a nuestra gente de los efectos de tan certeros fuegos, muchos de los cuales chocaron en nuestra torre, y otros rompían algunas partes de madera o de fierro muy delgado, y permitía sostener igualmente nuestro fuego de cañón y de fusilería.

Finalmente, emprendí la tercera embestida con una velocidad de 10 millas, y logré tomarla por el centro; a este golpe se encabezó y desapareció completamente la "Esmeralda", sumergiéndose, y dejando a flote pequeños pedazos de cascos y algunos de sus tripulantes. Eran las 12 y 10 p. m. El comandante de ese buque nos abordó a la vez que uno de sus oficiales y algunos de sus tripulantes, por el castillo, y en la defensa de ese abordaje, perecieron víctimas de su temerario arrojo. Inmediatamente mandé todas las embarcaciones del buque a salvar a los náufragos, y logré que fuesen recogidos sesentitres, los únicos que habían vivido a tan obstinada resistencia.

No puedo prescindir de llamar la atención VE. hacia la sensible pérdida del teniente 2o. graduado, don Jorge Velarde, para significar el noble comportamiento y arrojo con que este oficial conservó su puesto en la cubierta, al pié del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad.

Terminado en el puerto de Iquique el salvamento de los náufragos y con éllos a bordo, me dirigí en demanda de la "Independencia" que estaba a la vista en la punta denominada "Gruesa" al sur de Iquique, con el intento de ayudarle a apresamiento de la "Covadonga". Noté que ésta desde que se apercibió del movimiento del "Huáscar" se alejó a toda fuerza con rumbo al Sur, a la vez que la "Independencia" algo recostada a una banda, permanecía en el mismo sitio.

A medida que iba avanzando, pude claramente comprender que este último buque estaba varado, y preferí continuar la persecución de la "Covadonga" durante tres horas, hasta que convencido que la distancia de 10 millas, que apróximadamente me separaba de ella, no podía estrecharla antes de la puesta del Sol, creí muy conveniente desistir del empeño y volver en auxilio de la "Independencia".

Pude entonces apreciar que la pérdida de la fragata era total, y mandé mis embarcaciones por la gente que había a su bordo, dando la orden de incendiar el buque.

Los detalles relativos a la pérdida de la fragata, los encontrará VE. en el parte adjunto del Comandante de dicho buque: este jefe con todos sus subordinados marchan en el "Chalaco" a ponerse a órdenes de VE.

Regresé al puerto de Iquique, y remití a tierra los prisioneros a órdenes del señor general en jefe del ejército; a los heridos para su curación, y los cadáveres para su sepultura.

Por considerarlo prudente me volví a la mar con el fin de pasar la noche sobre la máquina, reconociendo las cercanías del puerto, y avisté en la madrugada al "Chalaco" que estaba en Pisagua. Me dirigí en

demanda de él, e impuesto de su comisión, le ordenó venir a cumplirla al puerto de Iquique, por creerlo así más conveniente.

Actualmente me ocupa en hacer carbón, tomándolo del "Chalaco", de tierra y de una lancha del enemigo, con el fin de continuar dando cumplimiento a las instrucciones de VE. Al terminar cábeme la satisfacción de asegurar a VE. que todos los individuos de la dotación del "Huáscar" que me están subordinados han cumplido con su deber.

Todo lo cual tengo el honor de elevar a conocimiento de VE. para los fines a que haya lugar.—Dios guarde a VE.—**Miguel Grau.**

III

EXCURSION DEL "HUASCAR" A PUERTOS CHILENOS

Comandancia General de la 1a. División.—A bordo del vapor "Huáscar".—Al ancla. Ilo, Mayo 31 de 1879.—Señor Director de Marina, en el Ministerio del ramo.—Con fecha 23 del presente, tuve el honor de dar cuenta a US. de las operaciones ejecutadas con la división de mi mando, desde mi salida del puerto de Arica, el 20, hasta esa fecha.

Hoy cábeme nuevamente la honra de participar a US. las que desde entonces hasta hoy, he llevado a cabo con el monitor "Huáscar", conforme a las instrucciones que se dignó impartirme, en el puerto de Mollendo, el señor General Direector de la Guerra.

El 24 en la madrugada, después de despachar el trasporte "Chalaco" con destino al puerto de Arica, zarpé del de Iquique, con dirección al Sur, observando la costa a la menor distancia posible y reconocí en Pabellón de Pica, al vapor "Valdivia", de la Compañía Inglesa de Vapores, que venía del Sur.

Continué mi derrota durante la noche, algo separado de la costa, y al amanecer del 25 avisté por el Sur, y goberné en su demanda, un vapor que al parecer era el "Itata", de la Compañía Sudamericana, cuyas primeras evoluciones fueron bastante sospechosas y que terminó por huír a toda fuerza.

Lo perseguí durante cuatro horas, sin poderlo dar caza, debido a que su andar era mayor que el del "Huáscar" y convencido de ello, desistí del empeño, para reconocer a un pailebot que encontré en el trayecto y que se dirigía igualmente al Sur. Era el pailebot "Recuperado" que fué apresado por el enemigo y que se dirgía a Antofagasta, con el fin de ser juzgado en ese puerto.

Comprendiendo que la comisión que iba a desempeñar no me permitía distraer hombre alguno de mi buque, para poner a salvo la represa, preferí incendiarla, y tomar a mi bordo los tres individuos que componían la tripulación.

Me dirigí en seguida al puerto de Mejillones de Bolivia y mandé a tierra un oficial para notificar al jefe militar de ese puerto, que el "Huáscar" no llevaba a él intención hostil contra sus moradores, y sí sólo el objeto de destruír las lanchas que pudiera servir para uso del enemigo; no encontré la menor resistencia de parte de dicha autoridad para realizar este propósito y procedí en consecuencia a destruír todas las que había en el agua, y además, otra represa, la goleta "Clorinda", por existir respecto al salvamento de ésta, los mismos impedimentos que antes he manifestado.

Salí del puerto de Mejillones, con destino al de Antofagasta en la noche de este mismo día; y en la mañana del siguiente, avisté un vapor mercante, al parecer el "Rímac" que salía a toda fuerza, por el lado del Sur. Lo perseguí durante cuatro horas y convencido de que su andar a vela y máquina, como iba, era mayor que el del "Huáscar", me dirigí nuevamente a Antofagasta.

A mi llegada a este puerto, se destacó de él otro vapor hacia el Norte; era probablemente el "Itata" de la víspera; llevaba el pabellón chileno y huía a toda fuerza. Me dirigí sobre él forzando la máquina y lo perseguí durante dos horas, haciéndole algunos disparos de artillería; pero tampoco pude tomarlo.

Al emprender la persecución de este último vapor se hicieron algunos disparos de las baterías de tierra contra el "Huáscar", los que no contesté inmediatamente, por el empeño en que me hallaba; pero convencido de que no era posible dar caza al vapor mencionado, regresé al puerto y me mantuve con el buque sobre la máquina en el fondeadero, muy próximo a tierra. Así permanecí media hora, reconociendo y estudiando las defensas del puerto.

La cañonera "Covadonga", que desde el principio se movió a espía para cubrirse con los buques mercantes, terminó por introducirse en la barra del puerto para ponerse a salvo. En esta disposición podía hacer uso de su artillería en defensa del puerto. Tres baterías en tierra, situadas respectivamente, en el Norte, Centro y Sur de la población, las tres rasantes, con cañones, al parecer, algunos de grueso calibre y montados a barbeta, completaban dicha defensa.

Visto que a pesar de la proximidad en que me encontraba de ellas, no se repetían los disparos, ordené romper los fuegos sobre las maquinarias condensadoras, situadas en el Norte de la población y entonces fuí contestado con las baterías de tierra y por la "Covadonga", trabándose desde este momento, el combate con ellas, hasta las 7 h. 15 a. m., en que después de sostener el fuego durante dos horas y de que el último disparo del "Huáscar" no fué contestado, me retiré para pasar la noche fuera del puerto.

Hubiese podido continuar con el bombardeo de la población, desde que a él había sido provocado, pero la consideración de lastimar intereses neutrales y de que este ataque se dirgía contra los pobladores indefensos, aunque no me correspondía la responsabilidad de los resultados, me decidieron a no emprenderlo.

Había hecho 16 tiros con los cañones de 300 y 8 con los de a 40, dirigidos a las baterías; juzgo que el enemigo hizo más de 80 tiros.

En la mañana del 27 me dirigí al fondeadero, con el intento de rastrear y cortar el cable submarino. Me aproximé con tal fin hasta 600 metros de la población para largar las rastras, y no obstante de que en tierra se notaba mucho movimiento de tropas y preparativos de defensa, arrié mis embarcaciones y con ellas por un lado y el buque por otro, pude tomar el cable y cortarlo sin ser absolutamente molestado durante la operación. Terminada ésta y habiendo avistado un vapor por el norte, me moví en su demanda y reconocí que era el vapor inglés "Ayacucho", de la

carrera, que se dirigía al puerto; regresé y permanecí hasta las 9 h. p. m., como antes, frente a las baterías y a muy corta distancia; pero no habiendo ocurrido novedad, me retiré, después de la salida del "Ayacucho" e hice rumbo al Norte.

A las 4 a. m. del 28, frente a la roca Abtao en la Punta de Mejillones, avisté tres luces como de igual número de buques, que navegaban en convoy, dirigiéndose al Sur; me aproximé prudentemente a ellos, sin ser visto, y creo que fueron buques de la Escuadra chilena, la que según informes que había recibido, estuvo la víspera frente a Pisagua, que se dirgían al Sur.

Seguí mi derrota con destino a puerto de Cobija, y en éste, previa notificación respectiva, mandé destruír seis lanchas que había en el fondeadero y me dirigí en demanda de un buque de vela que se avistaba por el Oeste.

En el trayecto encontré a la goleta "Covadonga", nueva represa, que he remitido al puerto de Arica, a cargo de un patrón y dos tripulantes de mi dotación, para que se siga con ella los trámites de ley.

La vela avistada era la barca "Emilia" procedente de la caleta de Huanillos de Bolivia, con un cargamento de metales y con destino a Lota. Este buque que arbolaba el pabellón nicaragüense, sin tener patente legal para usarlo, había conducido carbón al puerto de Antofagasta, por cuyos motivos la he remitido al del Callao, a cargo del Teniente 1o. graduado, don Melitón Rodríguez, con dos aspirantes y nueve individuos de tripulación, para que allí sea juzgada ante el tribunal respectivo. El piloto, mayordomo y siete individuos de la tripulación de la "Emilia", fueron trasbordados, y existen a bordo de este buque, por precaución, por ser todos de nacionalidad chilena.

Terminado esto me dirigí a Tocopilla, donde reconocí a los buques que allí se encontraban y continué mi derrota al Norte, tocando en la mañana del 29 en Patillos y entrando después en Iquique. Aquí recibí a bordo al Excmo. señor General Director general de la guerra, le dí cuenta del resultado de mi comisión y recibí las instrucciones convenientes para to-

mar carbón en Ilo y dirigirnos al Callao, en el caso de que no fuera posible encontrarme al día siguiente en Iquique.

En efecto, después de dejar en este puerto, por orden superior, 25 rollos de alambre telegráfico, de 38 que tomé en una de las lanchas de Mejillones de Bolivia, salí para pasar la noche sobre la máquina, fuera de él; y en la mañana siguiente, cuando me dirigía ya al fondeadero, avisté por el Norte, a cinco millas de distancia, tres de los buques enemigos. Como mis instrucciones me indicaban en este caso re' un encuentro, hice proa al Oeste y sucesiva hacia el Norte, mientras era seguido, lo que duró siete horas, después de las cuales, me dirigí con rumbo a Ilo. podido en esta ocasión apreciar, que el máximo andar de ellos es de 9 y 1|2 millas.

En el trayecto, a las 5 h. p. m., avisté un vapor que navegaba al Sur; me dirigí entonces a él para reconocerlo, lo conseguí a las 6 h., pues igual operación practicaba él respecto del "Huáscar"; pero estando próximo, y luego que nos reconoció, al disparo de estilo, largó una embarcación que llevaba a remolque, dió toda la fuerza a su máquina y huyó hacia el Sur.

Era un trasporte; lo perseguí durante dos horas, sin poderle dar caza, por su mucho andar y la oscuridad de la noche y continué mi derrota.

Hoy a las 11 h. 15 minutos a. m., he fondeado en este puerto, con el fin de tomar carbón y saldré con destino a Arica tan luego como haya terminado esta operación.

Todo lo que me es honroso participar a Ud., para que por su órgano llegue al conocimiento del Supremo Gobierno.—Dios guarde a US.—**Miguel Grau.**

IV

CAPTURA DEL "RIMAC"

PARTE DEL COMANDANTE DE LA "UNION"

Comandancia General de la 2a. División Naval.

A bordo de la "Unión", Arica, julio 25 de 1879.

Excmo. señor general director de la guerra.

Conforme a las instrucciones recibidas de V. E., el 16 del actual me puse de acuerdo con el capitán de navío don Miguel Grau, a fin de concertar el plan de operaciones que estábamos encargados de realizar con la corbeta "Unión" de la división de mi mando y el monitor "Huáscar" de la del primero.

Zarpamos de este puerto a las 3 h. 30 m. p. m. del 17, siguiendo ambos buques la derrota ya fijada y navegando el "Huáscar" más al sur.

Me limitaré en el presente oficio a poner en conocimiento de V. E., los hechos ocurridos exclusivamente en este buque o en combinación con el "Huáscar".

Ningún acontecimiento extraordinario tuvo lugar en el curso del día y noche de salida. Amaneció el 18 teniendo a la vista los elevados cerros de la península de Mejillones de Bolivia y ambos buques gobernando francos de la punta de Tetas. A la 1 p. m. se descubrió un humo por el norte, y muy luego izó el "Huáscar" la señal "reconocer el buque avisatdo"; nos pusimos en su demanda y a medida que nos aproximábamos, se notaba que era un buque de guerra. Este, que navegaba también al norte, principió a encaminar su derrota a la bahía de Mejillones, donde lo seguimos en son de combate, haciendo el "Huáscar" la señal "el buque avistado parece enemigo". Una vez que estuvimos a mitad de tiro, ordené afianzar el pabellón; acto que fué contestado por el vapor que seguíamos, enarbolando el francés, que era el de su nacionalidad, comprobada con la visita que hizo a su bordo, mi ayudante, el teniente La Torre Bueno. Al "Huáscar" que en estos momentos penetraba en el fondeadero, di aviso de "ser neutral el buque perseguido".

En la tarde se anunció un vapor al norte y reconocido por el "Huáscar", resultó ser el ordinario de la línea británica.

Permanecimos ambos buques en la boca de la bahía aguantándonos sobre la máquina hasta las 7 h. 45 p. m., que seguimos derrota para el sur.

Con primera luz del 19, distinguimos frente al puerto de Antofagasta, cuatro buques a la vela: el "Huáscar" se dirigió a reconocer los dos más próximos y la "Unión" el más lejano. Este era la fragata "Adelaida Rojas", con mil setecientas toneladas de carbón a su bordo, procedente de Coronel con destino a Antofagasta; buque y cargamento de propiedad chilena y la bandera de Nicaragua que tremolaba, ilegalmente adquirida, según documentos que me fueron presentados. Ordené su captura y poniéndole la dotación correspondiente, fué despachada en el acto al Callao, para su juzgamiento, a cargo del teniente 2o. don Ramón S. Carrión. Durante la tarde y noche, seguimos al sur.

En la mañana del 20, ya frente a Chañaral, avistamos una vela por el O., le dimos caza y se reconoció al bergantín "Saucy Jack", cargado de mineral de cobre, en viaje de Taltal al puerto antes nombrado; buque y cargamento eran de propiedad chilena y como el anterior, de uso ilegítimo el pabellón de Nicaragua a que se acogía. Apresado que fué y dotado del equipaje debido, lo despaché para el Callao, a cargo del teniente 2o. don Julio Jiménez.

El "Huáscar" había penetrado a la bahía de Chañaral y la "Unión" siguió para el puerto de Caldera, en donde debíamos esperarlo. A las 2 h. p. m., penetramos en Caldera y aguantándonos sobre la máquina atravesados entre las dos puntillas interiores, presentamos el costado de babor a la ciudad. Por todas las calles se distinguía el movimiento agitado de los pobladores y en los tres fuertes gran número de soldados, que además se hallaban diseminados en las puntas salientes, ocultos tras de las piedras. En el puerto habían tres buques de vela y el vapor "Santa Rosa"; las embarcaciones menores no se veían a flote, lo que me hizo suponer que, sabeindo nuestra aproxi-

mación, fueron varadas. De parte de tierra no se hizo el menor acto de provocación, llevando su benignidad, hasta no enarbolar pabellón en el vigía, fuertes, faro, muelle, aduana y demás lugares oficiales, donde es de uso ordinario, con especialidad en los techos. Antes de oscurecer, salimos en busca del "Huáscar", al que encontramos un poco al norte; reunidos, regresamos a Caldera y penetrando al fondeadero, permanecimos hasta las nueve de la noche.

Aprovechando en el día, de la presencia del vapor "Santa Rosa", hice preguntar a su capitán si no tendría inconveniente en recibir a los marineros que había tomado en los buques apresados; su contestación fué aceptando en cuanto a los chilenos, pero pidiendo el abono del pasaje de los de otras nacionalidades. Remití a su bordo a los once chilenos que había y retuve a los extranjeros.

En la mañana del 21 nos dirigimos al puerto de Carrizal, siguiendo el "Huáscar" al de Huasco. Fondeamos en el primero, a las 9 h. 30 m. a. m. e inmediatamente mandé al teniente 2o. La Torre Bueno, a notificar a la autoridad local, que íbamos a destruír todas las lanchas del puerto, previniéndole además, que la menor agresión a nuestra gente, traería represalias rigurosas. La contestación de aquel funcionario fué la más humilde sumisión a lo dispuesto. Diez y siete lanchas que se hallaron a flote fueron inutilizadas e incendiadas por nuestros botes, destacados al efecto. Tres buques ingleses y uno guatemalteco, se hallaban en la bahía. En el último dejé, para su desembarco en tierra, el resto de marineros de los buques apresados.

A la salida del puerto, en la tarde, nos reunimos nuevamente con el "Huáscar" y ambos seguimos al norte durante toda la noche.

El 22 muy de mañana, reconocimos al vapor británico "Colombia", que se dirigía a Caldera, encontrándonos nosotros frente a Chañaral, a cuyo puerto entramos a las 5 h. 50 m., en unión del "Huáscar". éste reconoció uno de los tres buques surtos en la bahía y nosotros otro de ellos, que tenía buenos sus papeles.

Como el Huáscar" debía demorar algún tiempo para despachar el buque que resultó ser sospechoso, salimos con la "Unión" a visitar el próximo puerto de Pan de Azúcar. Adoptando igual procedimiento al observado en Carrizal y con idéntico resultado, ordené destruír y quemar las cinco lanchas que encontramos en el fondeadero.

Aquí como en Carrizal, no se veía una sola bandera chilena.

Habiendo acordado con el "Huáscar", juntarnos al amanecer el día siguiente, a veinte millas de Antofagasta, entrando simultáneamente a este puerto, el primero por el norte y la "Unión" por el sur, navegamos durante la noche, para proceder de conformidad con ese plan.

En las primeras horas del 23, se hallaba la "Unión" en el Punto convenido, frente al morro de Jara y apenas comenzó el horizonte a despejarse, cuado avistamos hacia el NE. un vapor que navegaba en demanda de Antofagasta. Ordené en el acto reconocerlo, y al aproximarnos a su costado, se izó nuestra bandera con el ceremonial de ordenanza. El buque avistado respondió con un disparo a bala, que ningún daño nos causó; eran las 7 h. 10 m. a. m. y desde tal instante, principiamos la caza más importante que nos era dable perseguir. El "Huáscar" no se descubría en el horizonte.

El vapor que se hallaba a distancia de cuatro mil quinientos metros, puso proa al N. después al NO. y dando su mayor andar, emprendió la fuga más precipitada. Ordené entonces hacer primer fuego con los cuatro cañones de babor, que sólo tuvieron puntería para el tiro cargado de cada uno y siguiendo sus aguas para alcanzarlo, dar a la máquina su máxima velocidad.

El perseeguído iba sin bandera alguna y nos ganaba notable distancia en los primeros minutos; pero funcionando nuestra máquina ya con más aceleración, después de un cuarto de hora, la distancia principió a acortarse visible pero lentamente. Rondando su rumbo grado a grado, había recorrido el buque enc-

migo del NO. al O. en ya que gobernaba a las 7 h. a. m. a distancia ya de mil seiscientos metros.

Mandé entonces, a fin de no perder un punto en la caza, que el cañoncito de desembarco, colocado sobre el castillo de proa, hiciera fuego en esa dirección, que era sobre la popa del enemigo.

Tomó cargo de esta pieza el mayor de la división, capitán de fragata, don Gregorio Pérez, que personalmente dirigía las punterías.

A las 8 h. a. m. gobernábamos al O. SO. y mediaba entre los dos buques la distancia de mil metros y el cañón del castillo continuaba sus disparos, que iban haciéndoes cada vez más certeros.

A las 9 h., el rumbo era SO. y habíamos acortado la distancia a 900 metros y varios tiros del cañoncito de caza habían tocado al enemigo; a esta misma hora se avistó por SE. humo en el horizonte, que media hora después se reconoció ser el "Huáscar", el mismo que poco después hizo un tiro que cayó próximamento a mil quinientos metros de nuestro costado.

Eran las 10 h. a. m., nos separaba apenas del buque a que dábamos caza, una distancia de seiscientos metros, cuando éste que no había cesado de recibir nuestros disparos, izó en el tope del trinquete, bandera blanca y paró su máquina. Ordené suspender los fuegos y pegándonos prudencialmente a su costado, con la batería de babor sobre él, despaché al teniente 2o. don Felipe de la Torre Bueno, a tomar posesión del buque, a nombre del Perú y remitirme a bordo, al comandante y pabellón de él. Esta comisión fué desempeñada con notable prontitud y en breves instantes se hallaban a bordo de la "Unión" la bandera chilena que estaba amarrada en la driza de popa y al capitán de la fragata don Ignacio L. Gana, del buque apresado, que lo es el trasporte de guerra chileno "Rímac", de cinco cañones, conduciendo a su bordo al escuadrón "Carabineros de Yungay", fuerte de 245 plazas, al mando del comandante don Wenceslao Bulnes, y trece oficiales. Se encuentran además a bordo, varios pasajeros militares, 215 caballos, pertrechos, municiones, carbón y gran cantidad da apres

los militares y provisiones, cuyo pormenor consta del manifiesto que existe a bordo del vapor. El "Rímac", que recibió siete balazos, tuvo un muerto y dos heridos, de tropa.

El "Huáscar", que se aproximó en el intermedio en que ambos buques, "Rímac" y "Unión", perdíamos al parar las máquinas, la gran velocidad con que veníamos navegando, mandó luego, sus embarcaciones, conduciendo tropa, marineros y oficiales para dotar al buque, coordinando entre ambos la proporción en que esta gente debía remitirse de nuestros buques para asegurar el vapor apresado; así fué éste dotado convenientemente, distribuyéndose los prisioneros de su antigua tripulación, a bordo de uno de uno y otro.

Ya listos, emprendimos viaje a este puerto, los tres buques en convoy y en él acabamos de fondear, sin la menor novedad.

Inútil, creo, señor Excmo., agregar una palabra más a la relación deesnuda y sncilla de los sucesos; hay hechos que no necesitan comentarios y las únicas palabras que en este momento me será permitido consignar, son de las más marcada recomendación a los jefes, oficiales y tripulantes de la "Unión", cuya inteligencia, entusiasmo y jamás desmentida decisión, son ya conocidos.

Adjunto encontrará V E. el parte que he recibido del comandante de la "Unión", capitán de navío, don Nicolás F. Portal.

Que los resultados de esta corta expedición correspondan de algún modo a las aspiraciones nacionales y a los fines que V. E. persigue en la dirección gloriosa de la campaña, son los deseos que a todos nos animan.

Dios guarde a V. E., Excmo. señor.

Aurelio García y García.

Comandancia de la corbeta "Unión". — En la mar, julio 23 de 1879.—Señor Capitán de Fragata, mayor de órdenes de la segunda división naval. —S. C.—En cumplimiento de mi deber, tengo el honor de elevar el presente, que es la relación sustancial de todos los acontecimientos relativos a la captura del vapor de guerra chileno "Rímac", armado con cuatro cañones de a 32, verificada el día de la fecha por el buque de mi mando, a fin de que por el digno órgano de US., sea expuesto al señor comandante general de la división.

A las 5 h. 30 m. a. m., navegábamos a la altura de Monte Jara, con un andar medio de 8 millas, mar llana y brisa floja de S S.O.; la luz crepuscular permitía un horizonte completamente despejado. Media hora después de la mencionada, el vigía acusó una ligera humareda al NE., se gobernó sobre ella, dando más andar y se tardó poco tiempo para reconocer la presencia de un vapor que navegaba al norte y que no era nuestro convoy; esta circunstancia y el cambio de su proa al NO. inspiró la sospecha de ser enemigo y en tal virtud se mandó acelerar el movimiento de la máquina y seguir en su demanda para darle caza, evitando oportunamente su manifiesta intención de dirigirse a la costa. A la s7 h. 10 m., encontrándose la tripulación en sus puestos de combate y estando a distancia de 4.500 metros del buque, se hizo un disparo con pólvora, izando al mismo tiempo el pabellón nacional al pico de mesana; el vapor que trataba de alargar su distancia, con toda la fuerza de su máquina, contestó con un disparo a bala, sin izar su pabellón; izó una bandera pequeña al peñol de estribor de la verga de velacho, cuyos colores no pudieron distinguirse por haberle arriado pocos minutos después. A las 7 h. m., desviado el rumbo convenientemente, se hicieron cuatro disparos con los cañones de a 70 de babor, de la división de proa; pero temeroso de que el buque pudiera evadirse por su gran velocidad y cambio sucesivo de rumbo, se continuó la caza directa, usando solamente el cañoncito de proa. A las 8 h. 40 m. se avistó al "Huáscar" por

la aleta de estribor que avanzaba a toda máquina, una hora después, hizo un disparo contra el enemigo, que fué muy corto, en razón de encontrarse a distancia de 7.000 metros apreciados por el micrómetro.

Nuestra distancia al enemigo se acortaba considerablemente a términos que podía notarse la confusión existía a bordo y percibirse claramente, especies que arrojaban al agua, consistentes en cajones cerrados y armas. A las 9 h. 50 m. sólo estábamos separados por mil cien metros de distancia; el cañoncito de proa hacía entonces sus mejores punterías, logrando darle en blanco cuatro tiros consecutivos; diez minutos después, el vapor que no había izado pabellón, izaba a su tope de trinquete una bandera blanca y al mismo tiempo, todos los soldados se despojaban de sus armas, arrojándolas al agua. Desde ese instante cesaron nuestros fuegos. Momentos después, el vapor detuvo su marcha y el buque de mi mando ejecutó la misma operación, gobernando convenientemente para quedar por su costado de estribor.

De orden del señor Comandante General se arriaron tres embarcaciones, una de ellas pasó inmediatamente a bordo del vapor a cargo del ayudante de la comandancia general, el que regresó manifestando que el buque enemigo se rendía a discreción, volvió a destacarse la embarcación y regresó conduciendo al señor capitán de fragata don Ignacio L. Gana, comandante del vapor y al primer piloto, don John Stuck; el jefe mencionado, recibido por mí en el portalón, me manifestó cortesmente, que se entregaba rendido a la corbeta "Unión".

Verificado el canje de tripulación y equipajes, quedan a bordo, en resumen, los prisioneros siguientes: capitán de fragata don Ignacio L. Gana, Contador de "Lord Cochrane", don Javier Angulo, Contador del "Rímac", don Justo Guzmán, primer piloto don John Stuck y cincuenta y dos entre gente de mar y soldados.

Durante la caza se hicieron 54 disparos, siendo cuatro con bombas de percusión, de 70 y el resto con balas de a 9.

He querido reservar, para finalizar el presente oficio la ofrenda que los jefes, oficiales y tripulantes de esta corbeta hacen al Excmo. señor general director de la guerra, consistente en un pabellón, que es el que debió tremolar el vapor "Rímac" y que fué tomado de la driza en que estaba envergado a popa de dicho buque; quedando a disposición del señor comandante general, para que por su digno órgano se ponga en manos del benemérito general Prado, el primer estandarte tomado al enemigo.

Comandancia General de la 2a. División Naval.

A bordo de la "Unión", al ancla, Arica, julio 25 de 1879.

Excmo. señor general director de la guerra.

Los jefes, oficiales y equipaje de la corbeta "Unión", pertenecientes a la división que me honro de mandar, ponemos a disposición de V. E., el pabellón chileno que acompaño y que fué quitado de la driza de popa del trasporte de guerra chileno "Rímac", de cinco cañones, al tomarse posesión material de dicho buque a nombre del Perú por los oficiales que comisioné al efecto, inmediatamente después de rendirse a la "Unión" el "Rímac" a las 10 h. a. m. del 23 del actual, en la altura de Morro Jara.

Dígnese V. E. aceptar, con tan solemne motivo, las congratulaciones que como director de la guerra, le dirige la dotación de este buque.

Dios guarde a V. E.

Aurelio García y García.

Parte del Comandante del "Huáscar"

Comandancia General de la Primera División Naval.—A bordo del "Huáscar" al ancla, Arica, Julio 25 de 1879.—Excmo. Señor General Director de la

Guerra.—Excmo. Señor: En armonía con las instrucciones y órdenes que recibiera de VE. para buscar y hostilizar al enemigo en las costas del Sur, junto con la corbeta "Unión" y al mando de ambos buques, tengo el honor de elevar al conocimiento de VE. el presente parte, sobre el resultado de mi comisión.

El 17 del corriente a las 3 h. a. m. zarpamos del puerto, después de haber convenido con el Jefe de la segunda División Naval, Capitán de Navío don Aurelio García y García, los mejores medios para llenar nuestro cometido. Navegamos bien retirados de la costa a una distancia tal, para que no pudiéramos ser vistos por los enemigos.

A las 12 h. m. pasamos por frente de Pisagua, y a las 5 por Iquique.

A las 9 a. m. del 18 reconocimos al Norte de Mejillones de Bolivia un buque de vela que resultó ser la barca inglesa "Lady Vore de Vore" que cuatro días antes había zarpado de dicho puerto con un cargamento de guano con destino a Liverpool. De este buque obtuve algunos datos acerca de los trasportes enemigos. Continuamos en demanda del puerto de Antofagasta, y al encontrarnos a ocho o diez millas de la punta de Tetas, se avistó un vapor hacia la cuadra de babor, que llevaba un rumbo opuesto al convoy. Inmediatamente ordené que la "Unión" fuese a reconocerlo, mientras yo hacía lo mismo pegándome a la costa. Como el vapor se asemejara al buque enemigo "Abtao" activé la persecución, y a las 5 h. p. m. entré en el puerto de Mejillones, siguiendo sus aguas, y resultó ser la cañonera "Hugón" de la marina de guerra francesa, que venía en viaje de Coquimbo. Nuestro inevitable arribo al puerto ya indicado, frustró el primitivo plan, por que supuse, y con fundamento, que de allí se comunicara por tierra a Antofagasta nuestra llegada, como pasó en otra ocasión. Por tal motivo desistí de mi propósito, y resolví continuar mi viaje a las costas de Chile.

En las primeras horas del día 19, y a veintitantas millas de tierra, encontramos varios buques mercantes de vela. Mientras yo reconocía a algunos de éllos, ordené que hiciera lo mismo la "Unión" con

el que tenía más próximo. Del examen efectuado por la corbeta, resultó que el buque era la fragata "Adelaida Rojas" cargada de carbón chileno, y que enarbolaba la bandera nicaragüense, y se le despachó al Callao, para que fuese juzgada por el tribunal respectivo, con dotación de la misma corbeta.

En la mañana del 20 y frente a Chañaral, se capturó por la "Unión" el bergantín "E. Sancy Jack" cargado de cobre, y en las mismas condiciones del anterior buque, por lo que se despachó al Callao con igual objeto. Como en estos momentos salía de Chañaral con destino a Caldera el vapor inglés "Santa Rosa" mientras yo reconocía el puerto ordené a la "Unión" que continuara inmediatamente su marcha al referido puerto para llegar antes que el vapor y ver si se podía capturar algún trasporte enemigo. Una vez en el puerto, notifiqué al Jefe militar de la plaza, que iba a proceder a la destrucción de las lanchas haciéndole responsable de las represalias que pudiera tomar, en caso de que se me hostilizara; así se hizo con todas ellas, sin que se opusiera la menor resistencia.

A las 2 h. p. m. zarpé con rumbo a Caldera y a las 5 h. p. m. encontré en la boca del puerto a la "Unión". Media hora después penetré en la bahía, siguiendo poco después mis aguas la corbeta, sin que ninguno de los fuertes o baterías nos hiciera fuego; sin embargo, de habernos colocado a su alcance. Después de tres horas, esto es, a las 8 y 30 p. m. zarpé de Caldera con rumbo al Sur, sin que hubiéramos encontrado en este puerto ningún buque enemigo.

En la mañana del 21 entré en Huasco, y como en Chañaral, destruí todas las lanchas, mientras igual operación practicaba en Carrizal Bajo la "Unión". A las 5 de la tarde entré también en este último puerto para salir media hora después de haberlo reconocido. Al siguiente día, volví, por segunda vez a Chañaral, y saqué a remolque a la barca nicaragüense "Adriana Lucía", cargada de cobre, y que por encontrarse en condiciones análogas a las anteriores fué remitida al Callao al mando y cuidado de un oficial, dos guardia-

marinas y ocho marineros de este buque. La corbeta entró en la misma tarde al puerto Pan de Azúcar, y rompió todas las lanchas que allí existían. El resto del día pasó sin que ocurriera ninguna novedad importante, hasta las 8 p. m. que encontramos un vapor que reconocido, resultó ser el "Chala" de la compañía inglesa de vapores, que había salido de Antofagasta con destino a Caldera el día anterior. Nos comunicó que se encontraba en dicho puerto el trasporte chileno "Itata" en el que había llegado últimamente de Valparaíso una comisión compuesta de varios jefes del ejército y presidida por el Ministro de Estado don Domingo Santa María. En la tarde se le dió "rendez vouz" al comandante García y García para que se amaneciera con la "Unión", de 20 a 25 millas de Antofagasta para operar ambos sobre este puerto. A las 6 h. a. m. del 23, pocas millas al sur del puerto ya nombrado, descubrí en el horizonte, hacia el norte, dos humos e inmediatamente ordené se diera todo el andar al buque, pues suponía que alguna nave perseguía a la corbeta, o que esta daba caza a un trasporte. Una hora después pude ver que se efectuaba lo último, y goberné a cortarle la retirada al trasporte. La corbeta merced a su rápido andar y hábil manejo, acortaba la distancia visiblemente. El buque enemigo que al principio huía al N. O., encontrábase acosado en su fuga por los nuestros, que estrechaban la distancia instante por instante. La "Unión", le hacía al mismo tiempo algunos cañonazos con las piezas de medio calibre. A las 10 h. 15 a. m. encontrábase el "Huáscar" a tiro de cañón, y disparó por vía de intimación, una de las piezas de 300, cuyo proyectil pasó por sobre la proa del trasporte. Preparábame a hacerle un segundo tiro, cuando el "Rímac" enarboló en su palo trinquete la bandera blanca: estaba rendido. Inmediatamente llegué a su costado y mandé botes, con oficiales, soldados y tripulantes, para recibir el buque, nombrando al mismo tiempo como Comandante provisorio de dicho trasporte al capitán de fragata graduado don Manuel Melitón Carbajal. A su bordo venía de trasporte el

escuadrón "Carabineros de Yungay", fuerte de 255 plazas, inclusive 15 individuos entre jefes y oficiales. Este cuerpo viene al mando del teniente coronel Bulnes. En el "Rímac" han venido también 215 caballos, una gran cantidad de carbón, armamento, proyectiles y otros artículos importantes de guerra; cuyo inventario se está actualmente haciendo, y que remitiré oportunamente a VE. El rol de los prisioneros tomados en el "Rímac", es el que tengo la honra de adjuntar a VE. La caza duró cerca de 4 horas, y a consecuencia de los disparos de la "Unión", murió un soldado y salieron cuatro heridos, todos ellos del escuadrón "Carabineros de Yungay". Se ordenó también que de a bordo de la "Unión" pasasen al trasporte otros oficiales y tripulantes. Así mismo varios de los prisioneros fueron trasbordados a este buque y a la "Unión". Entre los prisioneros se encuentran el teniente coronel don Manuel Bulnes, el sargento mayor don Wenceslao Bulnes, el capitán del buque don Pedro Lantrup y otros varios. El capitán de fragata don Ignacio Luis Gana, con varios otros pasó a la "Unión". En el resto del viaje hasta este puerto, en el que he fondeado hoy a las 9 h. 30 minutos a. m. no ha ocurrido nada importante. Al concluir permítome felicitar a VE. y al país por el triunfo moral obtenido sobre el enemigo, arrebatándole, en noble lid, uno de sus más importantes trasportes, como así mismo, uno de los mejores cuerpos que componen su ejército.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de VE. a fin de que se digne conceder su aprobación a los procedimientos de que doy cuenta Tan luego como remita su parte el comandante García y García, tendré el honor de remitirlo a VE.—Dios guarde a VE.—Excmo. Señor.—**Miguel Grau.**

V

COMBATE DEL "HUASCAR"

San Bernardo, Octubre 16 de 1879.—Señor Contraalmirante Comandante General de las baterías y fuerza de la plaza de Arica.—S. C. G.—El 30 del mes pasado a las 4 h. 50 minutos a. m. zarpamos de este puerto en el monitor "Huáscar", convoyando hasta el de Iquique el trasporte "Rímac" que conducía la división del mando del señor Genera' Bustamante.

Encontramos durante el trayecto al vapor de la carrera frente al puerto de Mejillones, y fondeamos en Iquique, a las 4 h. 20 m. p. m. Inmediatamente se procedió al desembarque de la División, y terminado éste, zarpamos a las 4 a. m. del 1o. del corriente en compañía del "Rímac" en su viaje al Norte, el "Huáscar" y la "Unión" hicieron rumbo al O. y después de separarnos algunas millas de la costa, se dirigieron al Sur.

El 4 del presente a las 9 a. m. avistamos un vapor que navegaba por el Norte próximo a la costa; fuimos a su reconocimiento y resultó ser el "Chala" de la compañía inglesa.

Terminado el reconocimiento, hicimos rumbo a Sarco, y llegamos a éste a las 10 h. 30 a. m. En dicha caleta se encontraba fondeado el bergantín-goleta "Coquimbo" con pabellón inglés, pero registrados sus papeles se vino en conocimiento de que anteriormente al estado actual de guerra, este buque enarbolaba la bandera chilena y había obtenido del Cónsul Británico en Coquimbo, con fecha posterior a la declaratoria de guerra, el certificado provisional de registro para enarbolar el pabellón inglés.

Por estos motivos, y continuando el buque en el ejercicio del mismo tráfico que había tenido antes

del cambio de pabellón, fué remitido a Callao a cargo del Teniente 1o. graduado don Arnaldo Larrea, con dos aspirantes y siete individuos de tripulación, a fin de que en este puerto se le someta al juicio de presa respectivo.

El Capitán del buque y cuatro individuos de tripulación fueron trasbordados al "Huáscar" por vía de precaución.

A las 3 h. 30 p. m., dejando el bergantín a la vela con rumbo a su destino, continuamos al Sur.

El 5 del presente a 1 h. 30 m. p. m. estuvimos en el fondeadero del puerto de Coquimbo y permanecimos en él una hora, sin que nuestra presencia fuese descubierta. Se hallaban allí fondeados, la fragata de guerra norteamericana "Pensacola" y la corbeta de S. M. B. "Thetis". Después de este reconocimiento, salimos del puerto y nos dirigimos al Sur, haciendo rumbo a Tongoy, donde encontramos y reconocimos al vapor "Cotopaxi", de la compañía inglesa, que pocos momentos después se dirigió al Sur.

A las 12 h. 30 m. p., avistamos un vapor que atravesaba por la boca del puerto indicado y salimos en su demanda.

A la 1 h. 30 m. p., nos comunicamos con él y resultó ser el vapor "Ilo", de la carrera que se dirigía al Norte.

Después de este reconocimiento, permanecimos aguantados frente a la punta de Coquimbo, con el objeto de hacer algunas reparaciones en la máquina del "Huáscar" y terminada dicha operación a las 5 h. p. m. navegamos algunas millas hacia el NO. para separarnos de la costa y enseguida hicimos rumbo al N.

A las 9 h. a. m. del 7 del corriente, detuvimos otra vez nuestra marcha para hacer nuevas reparaciones en la máquina y tomamos 300 sacos de carbón de la "Unión", pues nos hallábamos ya escasos de combustible. Concluído el trasbordo a la 1 h. 5 p. m., continuamos nuestra derrota al Norte.

A las 10 p. m. del mismo día, se avistó una luz por la proa, nos aproximamos a ella y teniéndola al

costado, media hora después, pudimos reconocer que era un vapor de la carrera que se dirigía al Sur.

A las 12 h. del 8 del que rige, divisamos las luces del puerto de Antofagasta e hicimos rumbo sobre ellas.

A la 1 h. arribamos al fondeadero y después de reconocerlo durante una hora, salimos de la bahía a reunirnos con la "Unión" que había quedado en la boca del puerto, lo que conseguimos a las 3 h. 15 m. p. m. y nos poníamos a rumbo para el Norte, cuando avistamos por la proa tres humos; nos acercamos lentamente a ellos para reconocerlos y comprendiendo que eran buques enemigos, entre los cuales se cambiaban señales, hicimos rumbo al SO. para separarnos de la costa y de la dirección de ellos.

Al amanecer pudimos reconocer perfectamente al "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño", del primero de los cuales nos separaba una distancia como de seis millas. El "Blanco Encalada" y la "Covadonga" nos siguieron en caza, habiéndose dirigido el "Matías Cousiño" para Antofagasta. Puestas las máquinas a toda fuerza, el "Huáscar" con un andar de 10 ¾ millas, logró pronto hacer proa sucesivamente al O. y al N. quedando con su derrota libre hacia este lado, pero siempre perseguido por los dos buques mencionados.

Así continuábamos, cuando a las 7 y 15 m. a. m. avistamos por el NO. tres humos que pocos minutos después pudimos reconocer en ellos al "Cochrane", la "O'Higgins" y el "Loa" que hacían rumbo a cortar nuestra proa. Se mandó entonces forzar la máquina para evitarlo, ganando camino hacia el Norte, antes de ser cortados. La "Unión" que venía a nuestra cuadra de babor, pasó a la de estribor y merced a su andar, avanzó al N.

No sucedió así con el "Huáscar" a pesar de los esfuerzos que se hicieron con tal objeto; de suerte que a las 9 h. 40 m. siendo inevitable el encuentro, afianzamos nuestro pabellón, disparando los cañones de la torre sobre el "Cochrane" a 1.000 metros de distancia. El "Blanco" y la "Covadonga" venían a seis

millas por nuestra popa, la "O'Higgins" y el "Loa" se dirigieron a cortar el paso a la "Unión". El "Cochrane" no contestó inmediatamente a nuestros disparos si no que estrechó la distancia, merced a que traía mayor andar que nosotros, de manera que sólo cuando estuvo a 200 metros por babor, hizo sus primeros disparos. Uno de ellos perforó el blindaje del casco de la sección de la torre, a un pie sobre la línea de agua y el proyectil estalló dentro de esta sección; sacando doce hombres fuera de combate; otro de ellos cortó el guardián de babor de la rueda de combate y nos obligó a gobernar con aparejos.

Como diez minutos de haber recibido estas averías sufrimos otra de mayor consideración: un proyectil chocó en la torre del comandante, la perforó estallando dentro, hizo valor al Contraalmirante señor Grau, que tenía el mando del buque, y dejó moribundo al teniente 1o. don Diego Ferré que le servía de ayudante.

Tomó entonces el mando del buque el 2o. Comandante capitán de corbeta don Elías Aguirre, y bajo sus órdenes se continuó el combate, cada vez más tenaz y sostenido.

Las dificultades del gobierno no permitían al "Huáscar" mantener una dirección constante; de manera que sólo aprovechaba parte del andar que le producía la máquina: esto fué causa de que el "Blanco" y la "Covadonga" llegasen a estrechar su distancia hasta ponerse a 200 metros por la aleta de estribor. En esta situación, no contando ya el "Huáscar" con la ventaja de su andar y encerrado entre los blindados, a la par que dirigió sus fuegos sobre el "Blanco", viró para embestirle con el espolón, ataque que fué prontamente evadido y que dejaba al buque a merced de las buenas punterías de los blindados y aún de la "Covadonga".

En estas circunstancias el que suscribe, que se encontraba al costado del cañón derecho de la torre, fué herido por los destellos de una bomba que penetró en la torre, y estalló dentro de ella, e imposibilitado para continuar apreciando por mí mismo las demás

circunstancias del combate, fuí conducido a la sección de la máquina donde se me prodigaron las atenciones que mi estado exigía.

El parte adjunto del teniente 1o. don Pedro Gárezon en quién recayó, por ordenanza, el mando del buque, a consecuencia del estado del 2o. Comandante Aguirre y del en que se encontraba el que suscribe, dará a US. los detalles de la manera como llegó a su fin este reñido y desigual combate.

El "Huáscar" cayó en poder del enemigo, cuando no le fué posible ya continuar su resistencia, inutilizados sus cañones, roto el timón y diezmada su tripulación.

Pero como último recurso se abrieron las válvulas para sumergir el buque, y se hubiera conseguido este resultado si al llegar al costado del "Huáscar" las embarcaciones del enemigo, hubiera sido posible retirarlas de algún modo.

No siendo esto así, sus tripulantes tomaron posesión del buque, detuvieron su sumersión cuando ya tenía cuatro pies de agua en sus fondos; extinguieron algunos incendios que aún se conservaban a proa y popa; y finalmente lo condujeron a Mejillones, no sin algunas dificultades, favorecido por la tranquilidad en que se encontraba la mar. Todos los tripulantes que, heridos en su mayor parte, sobrevivían fueron tomados prisioneros y trasbordados a los blindados, donde se les prodigó la más exquisita consideración y asistencia.

Antes de terminar, séame permitido expresar US. el profundo sentimiento que ha causado a los oficiales y demás tripulantes del monitor "Huáscar" la irreparable muerte del valiente Contraalmirante don Miguel Grau y de sus dignos subordinados el Capitán de corbeta don Elías Aguirre, y los tenientes 1os. don Diego Ferré y don Melitón Rodríguez, a quienes han tenido ocasión de ver desaparecer cumpliendo hasta el último, con su deber; y recomendar así mismo a la consideración de US., el valor, entusiasmo y serenidad que durante este desigual combate ha distinguido a los oficiales y demás tripulantes del "Huáscar".

Adjunta encontrará Ud. la lista de presentes a bordo durante el combate, igualmente que la de los muertos y heridos.

En el puerto de Mejillones quedaba el teniente 2o. don Enrique Palacios, el cirujano mayor doctor don Santiago Távara y varios de los tripulantes que, por el estado de sus heridas, no ha sido posible trasladarlos a este lugar. Los demás heridos se encuentran en Valparaíso, en Santiago y en esta población, conforme el estado de su gravedad.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de US. a fin de que por su digno órgano llegue al Excmo. señor General, Supremo Director de la Guerra.—Dios guarde a US.—S. C. G.— **Manuel Melitón Carvajal.**

A bordo del vapor "Copiapó", al ancla, Antofagasta, octubre 10 de 1879.—Señor Comandante accidental del monitor "Huáscar".—S. C.— En cumplimiento de mi deber, tengo el honor de comunicar a US. todo lo ocurrido en el departamento de la máquina durante el combate con los blindados chilenos y la goleta "Covadonga" el 8 de presente.

A las 4 de la tarde a. m. recibí orden de ir a toda fuerza de la máquina, porque algunos humos estaban a la vista; aumenté el andar a sesenta revoluciones, teniendo de veinticinco a veintiseis libras de vapor. A las 5 h. 40 m. a. m. recibí orden del Contraalmirante Grau, para disminuir el andar, desde esta hora hasta cerca de las 8 a. m., la máquina iba de cincuenta y dos a cincuenta revoluciones por minuto. El blindado "Cochrane" y dos buques más se avistan por el Norte, cerca de las 7 y 30 m.; pero a distancia que sólo se veían los humos y no muy claros, por eso el Contraalmirante Grau creyendo pasar claro sin aumentar el andar no me dió orden para ello.

A las 8 y 30 a. m., me llamó el señor Contraalmirante y me ordenó que hiciera tres o cuatro revoluciones más; después de dar las órdenes necesarias, subí a la cubierta para ver la posición de los buques enemigos y vi en efecto, que el blindado "Cochrane"

nos ganaba notablemente, volví a la máquina y dí órdenes para hacer todo el vapor posible, teniendo ya bien seguras las válvulas de seguridad para dar mayor presión, y entonces tuvimos de veinticinco a treinta libras de vapor, lo que con 26 a 27 pulgadas de vacío daba a la máquina de sesenta a sesentitres revoluciones: en estas circunstancias, si el buque no hubiera estado con sus fondos sucios, hubiera andado doce o más millas en lugar de once que, en mi concepto, es lo más que ha andado el buque.

La primera bomba que tuvo efecto en el departamento de la máquina, fué por el costado de babor, en mi camarote, rompiendo la lumbrera y echándola encima de los caballos; así como también una porción de tornillos y pernos del blindaje, produciendo un incendio en dicho lugar.

La segunda se llevó el cubichete de la máquina, arrojando encima de los caballos una lluvia de trozos de madera.

La tercera vino de popa por la cámara de oficiales, trayendo una gran cantidad de astillas y mamparos rotos de la máquina.

La cuarta vino por el costado de estribor, al centro del departamento, reventando dentro, rompiendo los camarotes de dicho lado y destruyendo todo el departamento; esta bomba dejó algunos muertos e hirió a otros, entre los que se encontraba el doctor Távara y el señor John Griffths, capitán de la presa "Coquimbo"; en este momento la máquina estaba completamente cubierta con trozos de madera, fierro y camas, gracias a la Providencia, no hubo ninguna avería en la máquina; durante este tiempo todo el departamento estaba lleno de humo, procedente del incendio ocasionado por las bombas.

En la sala de fuegos no hubo material avería: pero por el número de bombas que habían reventado en el interior de la chimenea estaba llena de humo y de hollín: haciendo imposible ver los indicadores de vapor y de agua de las calderas.

Como las cámaras estaban demolidas, fué necesario mandar abajo a los heridos; la mayor parte

de ellos fueron puestos en la carbonera de proa, el capitán de fragata señor Carbajal, fué conducido con dos o tres más al pañol de la máquina.

En este estado, y viendo los oficiales que era imposible la salvación del buque, recibí orden personal y privada del alférez de fragata don Ricardo Herrera para abrir las válvulas y hechar el buque a pique, cuya orden ejecuté en el acto con toda la actividad y deseo posibles, sacando los heridos de abajo; después de esto, tuve que parar la máquina para sacar las puertas de las condensadoras; pero no tuve tiempo suficiente para concluír de sacarlas, pues fuimos abordados y tomados prisioneros; en este momento el buque tenía tres o cuatro pies de agua en la sentina inferior y en pocos momentos más iba a comenzar a entrar el agua por los agujeros de las bombas enemigas y el buque se hubiera ido violentamente a pique.

Yo y el segundo ingeniero fuimos amenazados con revólveres al pecho, diciéndonos que moviésemos la máquina y sacásemos el agua; nosotros rehusamos el hacerlo por ser prisioneros de guerra; pero nos dijeron que los ingenieros del "Rímac" habían sido forzados de entregar la máquina bien, y nosotros teníamos que hacerlo so pena de morir.

No concluiré, sin manifestarle gran placer al ver el entusiasmo, valor y disciplina de mi gente; todos han cumplido con su deber, hasta el último momento, particularmente el segundo ingeniero Tomás Hughes a quien había encargado de todo el cuidado de las máquinas y de la gente de la parte de abajó y no subió hasta que el agua estaba cerca de las hornillas.

Es cuanto en verdad y justicia puedo decir para los fines consiguientes.—Dios guarde a US.—**Samuel Mc. Mahon**, primer ingeniero.

Parte oficial del almirante chileno G. Riveros.—A las 9 a. m. se trabó un combate entre el "Cochrane" y el "Huáscar". A las 10 entró al combate el "Blanco". A las 10.50 minutos el "Huáscar" hecho

pedazos se rindió. El Comandante Grau, muerto; igualmente el 2o. y el 3er. Comandante.

La tripulación del blindado peruano resistió **tenaz y heroicamente.**

Por el estado en que ha quedado el buque, creo que no podrá servir.

En el "Blanco" y en el "Cochrane" ninguna desgracia.

La "O'Higgins" desde el principio del combate persiguió a la "Unión", a toda máquina. El "Loa" siguió a la "O'Higgins" en esa caza.

Ordené después del combate que el "Cochrane" marchara en la misma persecución.

El combate tuvo lugar un poco al Norte de la bahía de Mejillones.

El "Huáscar" tuvo que presentar combate.
en la boca del puerto de Antofagasta.

El "Blanco" los sorprendió y huyeron al Norte.

El "Cochrane", la "O'Higgins" y el "Loa" cruzaban frente a Mejillones.

En la huída de los buques enemigos se encontraron cortados.

La "Unión" pudo escapar merced a su rápido andar .

El "Huáscar" y la "Unión" estaban a las 3 a. m

Espero que la "O'Higgins" y el "Loa" hayan dado alcance a la "Unión" y no dudo que la habrán vencido.

Oficiales y tripulación de estos buques se han mostrado valientes y serenos.

Voy a Mejillones para enterrar muertos del "Huáscar" y dejar allí los prisioneros. — Felicito a VE. por esta victoria.—**G. Rivero.**

Parte oficial del capitán de navío señor García y García

Comandancia General de la 2a. división naval.— A bordo de la corbeta "Unión", al ancla, Arica, octubre 9 de 1879.

Benemérito señor General Director de la guerra.

B. S. G.

Al fondear en este puerto con la corbeta "Unión". de la división de mi mando, cumplo con el deber de dar parte a VE. de los acontecimientos que han tenido lugar desde nuestra salida de Arica el 30 del pasado en convoy con el monitor "Huáscar" a órdenes del Contraalmirante Grau.

Habiéndonos reunido ese mismo día en Iquique, después de dejar allí la división que condujo el trasporte "Rímac", zarpamos el "Huáscar" y la "Unión" en convoy hacia el Sur. El 4 recalamos sobre la costa de Chile y después de apresar la goleta "Coquimbo" en Sarco, nos hicimos nuevamente a la mar. En la noche penetramos ambos buques al puerto de Coquimbo, reconocimos su fondeadero, muy inmediato a los buques surtos en la bahía y volvimos a salir sin la menor novedad.

Por la mañana del 5 entramos así mismo en la rada de Tongoy. Aquí resolvió el Contraalmirante Grau que regresáramos al Norte; pero tocando previamente en ciertos lugares acordados.

Habiéndonos dirigido con el convoy sobre la ensenada de Antofagasta, avistamos las luces de este puerto a h. 1.25 a. m. del 8. El "Huáscar" se acercó a practicar un reconocimiento y la "Unión" después de aguantarse largo rato sobre su máquina, puso rumbo a la punta de "Tetas", donde tenía instrucciones de esperar al "Huáscar". Este no se hizo aguardar y a las 3 h. y 30 a. m. se cambiaron entre ambos las señales que teníamos para el caso. Navegábamos hacia el Norte a 2 o 3 millas de tierra, teniendo el morro Moreno por la cuadra, cuando el "Huáscar", cuyas aguas seguíamos, desvió rápidamente su rumbo sobre el Oeste y luego al Sur Oeste, haciéndonos al mismo tiempo la señal de "buques enemigos". En efecto, el humo de cuatro vapores se veían distintamente, un poco al Norte, muy cerca de tierra y próximos a nosotros. Eran las 4 h. 30 m. a. m. y aunque la luna se hallaba fuera, el tiempo estaba brumoso como sucede de ordinario, al amanecer, en estas costas. El viento soplaba fresco del Sur, y como esto

era desfavorable a la marcha del "Huáscar", nos interpusimos con la "Unión" entre el monitor y los enemigos, quienes teniéndonos más inmediatos y avistando solo nuestro humo gobernaron en nuestra persecución. Así logramos, aumentando progresivamente de andar, llevarlos más al Sur, mientras el "Huáscar" fué rondando su rumbo al Norte que era el más favorable a su marcha. A las 5 h. y 30 a. m. había aclarado completamente, y entonces pudimos observar que nuestros perseguidores eran una división chilena compuesta de un blindado y tres vapores más. Luego que estos reconocieron al "Huáscar" que ya se encontraba como a cinco millas al Norte gobernaron todos en su demanda. La "Unión" pasó a colocarse entre el "Huáscar" y los enemigos conservando de estos una distancia de 5 a 7 mil metros.

Observaciones repetidas nos hacían conocer que el "Huáscar" aumentaba aunque lentamente la distancia respectiva. Así continuó todo hasta las 7 h. 20 a. m. hora en que el vigía dió la voz de "tres humos por el Noroeste". Poco después reconocieron tres vapores que componían una segunda división encabezada por el otro blindado chileno. Desde este momento nuestra situación se hizo muy delicada. El paso del N ¼ NE al E. se hallaba cerrado por la costa inmediata que nos demoraba a ese lado, el del N. NO. al O. por la segunda división, y del Sur por la primera que nos perseguía.

No quedaba pues, otro recurso que forzar a todo andar el paso por el Norte. Desgraciadamente los buques que venían del NO. estaban muy inmediatos y el blindado de su frente ganaba notablemente distancia.

El "Huáscar" que maniobraba con extraordinaria habilidad y rapidez, procuraba aprovechar para el Norte cuanto le era posible en su proximidad a tierra: pero la distancia del enemigo decrecía hasta cuatro mil metros más o menos. En estos momentos 9 h. 30 m. a. m., el "Huáscar" que ya no tenía salida, puso violentamente la proa sobre tierra frente al Morro de Mejillones de Bolivia. La "Unión" con mayor

andar entonces pudo franquearse siguiendo al Norte, el rumbo que traíamos.

Luego que el "Huáscar" estuvo muy cerca de la playa se atravesó al blindado, que no dejó de acercarse más y más y rompió sus fuegos.

El "Huáscar" con un arrojo indescriptible y que será siempre el título más honroso del Contraalmirante Grau, se lanzó al espolón sobre su formidable contendor, que parece evitó algo, debido a lo fácil de los movimientos por la doble hélice.

La otra división llegaba, y el segundo blindado tomaba parte en el combate contra el "Huáscar". Mientras tanto las corbetas y buque ligeros que venían escalonados según su andar, perseguían a la "Unión", destacándose 3 de entre ellos, al parecer la "O'Higgins", el "Loa" y otro que para forzar su andar largó velas y quedó algo atrasado esta persecución que nos iba alejando del "Huáscar", nos permitió distinguir más de una hora el vigor y ligereza con que nuestro monitor, estrechado por fuerzas tan superiores acometía a los enemigos.

Los buques que nos perseguían, continuaron haciéndolo durante el día con todo empeño, llegando a disminuir en algunas horas la distancia hasta 5,000 metros.

La gravedad de los sucesos que tenían lugar, me decidió a convocar una junta de guerra; compuesta del comandante de la corbeta "Unión", capitán de navío Nicolás F. Portal, 2o. y 3o. de ella, capitanes de corbeta D. Juan Salaverry y D. M. Emilio Benavides, del mayor de órdenes de la división, capitán de fragata D. Gregorio Pérez y del teniente coronel de la columna "Constitución", D. Leopoldo Flores Guerra. De su acuerdo unánime resultó que si alguno de los enemigos llegaba a estar a tiro de cañón, presentaríamos el costado para darle combate, aún cuando tal maniobra reuniese, como tenía que suceder, a tres o cuatro de los buques que venían por el Sur; pero que si esto no ocurría, debíamos continuar sin alteración nuestra derrota, que ya habían sacado a la corbeta del centro de toda la escuadra enemiga. Así se

verificó, y hasta al anochecer se veían los humos de los tres vapores por la popa de la "Unión" a distancia de 8 a 10 mil metros.

Sin otra novedad acabamos de fondear en este puerto, donde espero órdenes de VE.

Dios guarde a V. E.

Firmado.—**Aurelio García y García.**

VI

ACTA DEL CONSEJO DE GUERRA A BORDO DE LA "UNION" EL 8 DE OCTUBRE

El señor Comandante general de la división hizo presente que en vista de la necesidad en que se había encontrado el "Huáscar" de aceptar el terrible y desigual combate que sostenía en ese momento con los blindados chilenos y de la caza que al mismo tiempo emprendía el resto de su escuadra sobre la "Unión" deseaba proceder con el mayor acierto, a fin de salvar su responsabilidad: que los jefes allí presentes expresaran libre y francamente su opinión respecto de la manera como debía procederse, ya fuera en el sentido de que se librara combate con los dos buques que en ese instante eran los que seguían a la corbeta, o bien porque se hiciera todo lo posible para salvar al buque, no comprometiéndolo inútilmente, puesto que sería necesario batirse con todos los buques enemigos, que venían en auxilio de los dos ya citados; y por último que expresaran si en su concepto, el resultado de este encuentro cualquiera que él fuera, podría influir en manera alguna en la suerte del "Huáscar". agregando que la discusión era libre, a fin de poder formular, de acuerdo, una conclusión definitiva.

Formuláronse por todos los miembros de la junta diversas consideraciones y resolvieron en definitiva y por unanimidad de votos:

1o.—Que en el caso de que se estrecharan las distancias con las naves enemigas de tal modo que pudieran éstas ofendernos con sus fuegos, se trabara combate cualesquiera que fueran las consecuencias y número de aquellos.

2o.—Que perdido su convoy por los buques enemigos se batiera a éstos en detall; pero que entre

tanto no ocurriera ninguna de estas emergencias, se continuara la derrota que seguía la corbeta y con la cual se había salido del centro de la escuadra enemiga, sin que ésta lo pudiera impedir.

Así mismo fueron unánimes en acordar que nada podía influir en la suerte del "Huáscar", lo que ocurriese con los otros buques de guerra.

Terminado este acto firmaron la presente.

Aurelio García y García.—Nicolás F. Portal. — Juan Salaverry.— Emilio A. Benavides.— Gregorio Pérez.—Leopoldo Flores Guerra.

VII

VIAJE DE LA "UNION" AL ESTRECHO DE MAGALLANES

Comandancia general de la segunda división naval. A bordo de la corbeta "Unión". Al ancla Arica, setiembre 14 de 1879.

Excmo. señor General Director de la Guerra.

B. S. G.

Impuesto de las instrucciones que recibí de VE. en este puerto el 30 de julio último, ordené al Comandante de la "Unión" el zarpar inmediatamente como lo hicimos a las tres horas antes meridiano del día 31.

El viaje que íbamos a emprender a lo largo de la dilatada costa enemiga y en la peor estación del año, hacía indispensable tomar precauciones extraordinarias para la mayor economía del combustible y así se efectuó desde el primer momento.

Aparte de los accidentes naturales a una navegación de invierno, que fué siempre tormentosa, en la costa patagónica, nada extraordinario ocurrió en la travesía hasta el 13 de agosto, día en que, bajo un duro temporal de norte, avistamos las nevadas de la boca occidental del Estrecho de Magallanes, entrando en él a las 3 h. 30 m. p. m. que demoraba el cabo Pilar, al sur, distancia tres millas.

Lo corto del día y cubierto del tiempo nos obligó a pasar la noche a la capa entre Westminster Hall, el cabo Packer y la costa sur de la Tierra del Fuego.

Al amanecer del siguiente día 14 seguimos derrota hacia dentro del Estrecho, fondeando en la tarde en bahía Borja.

El 15 lo pasamos en la había de San Nicolás, dominando tanto aquí como en el primer puerto los canales de pasaje en el Estrecho.

Habiendo dejado el último fondeadero, temprano el 16, continuamos en demanda de la colonia chilena de Punta Arenas, donde dimos fondo ese mismo día a las 2 h. p. m. Poco antes de tomar el puerto, avistamos un vapor que se dirigía al Pacífico; acostado y reconocido, resultó ser el vapor alemán "Sakkarah" de la línea Kosmos y cuyos papeles se hallaban en regla.

Grande fué la alarma que nuestra presencia produjo en la población de Punta Arenas, cuyos habitantes, impresionados por las imposturas de algunos periódicos chilenos, huían despavoridos a los montes próximos, figurándose que íbamos a incendiar y a echar a saco la población. Tuve la satisfacción de tranquilizarlos haciéndoles saber que las armas del Perú jamás se emplean contra las poblaciones indefensas. Existiendo en el puerto un pontón del ejército chileno que tenía una poca cantidad de carbón aunque no de buena calidad, hice trasbordar ciento dos toneladas que permitió el tiempo. Nuestras provisiones frescas fueron renovadas abonando su importe en efectivo.

Por informes fidedignos, supe aquí, que doce días antes de nuestra llegada había zarpado con destino a Valparaíso y convoyado por el trasporte "Loa" el vapor británico "Leneleg" cargado de armas y pertrechos para el gobierno de Chile.

El 18, con barómetro bajo y viento norte, dejamos Punta Arenas, recibiendo antes la visita del vicecónsul de S. M. Británca, señor Reynalds, quien a nombre de la población neutral, venía a manifestarme el agradecimiento de que estaban poseídos por no haber sufrido nada en sus personas e intereses.

El 20, con tiempo despejado y hermoso, salimos nuevamente al Pacífico marcando los Evangelistas en la tarde.

Obligado a hacer la mayor parte del viaje de regreso a la vela, sin el aparejo completo, aquel ha sido

sumamente penoso y dilatado, contrariado siempre por los vientos del norte o noroeste, y calmas de muchos días consecutivos, que nos mantenían sobre la costa enemiga. Pero vencidos todos esos inconvenientes, inclusive la absoluta falta de carbón acabamos de fondear sin la menor novedad, siéndome grato participar a VE. que una vez más ha probado la dotación toda de esta corbeta la disciplina que tanto la distingue y su entusiasmo y sufrimiento en bien del servicio.

Dios guarde a VE.
Excmo. señor.

Aurelio García y García.

VIII

EXPEDICION DE LA "UNION" AL SUR

Callao, diciembre 23 de 1879.

Señor Capitán de Navío, Mayor de órdenes del Departamento.

Paso al despacho de US. el parte referente a la comisión que el Supremo Gobierno me confió con fecha 17 del presente, para que se sirva elevarlo al señor Comandante General de Marina.

Conforme a las instrucciones que recibí y de las últimas órdenes que se me trasmitieron, barpé el expresado día del puerto del Callao, a las 2 h. 30 m. p. m. y llegué al de Quilca en la tarde del 19. En dicho puerto tuve conocimiento de que el blindado "Blanco Encalada" y un trasporte habían comunicado con el vapor de la carrera, frente a la bahía de Independencia; que la corbeta "O'Higgins" había cruzado por Quilca; el día anterior, y que la "Chacabuco" se hallaba en Pacocha. Habiéndose dejado a mi discreción el desempeño de la comisión, juzgué conveniente seguir mi viaje a Mollendo; tanto para aprovechar la ventaja de dejar allí el cargamento, cuanto porque creí que una de las corbetas no sería bastante por estorbarme el paso.

A las once horas p. m. de ese día, llegué al indicado puerto, e inmediatamente procedí a la descarga de los 2.267 bultos que conducía, la que se efectuó en toda la noche mediante la actividad de los tripulantes del buque y de la gente de tierra.

En la mañana del 20 zarpé de este último puerto, el 21 en la tarde arribé a Pisco de donde zarpé al amanecer de hoy; y he fondeado en este puerto a las 6 h. 30 m. p. m.

Durante el viaje no ha ocurrido novedad alguna; la máquina ha funcionado con regularidad habiéndose hecho un reparo en Pisco.

Queda así determinada la comisión que tuve la honra de recibir, esperando sea a satisfacción del Supremo Gobierno.

Dios guarde a US.

Manuel A. Villavicencio.

INDICE

	Págs.
Prólogo	2
Comentarios de la prensa	9
Expedición de la "Unión" y la "Pilcomayo". Combate de Chipana	19
Viaje de la "Independencia" al Sur	22
Combate de la "Independencia" con la "Covadonga"	27
Combate del Huáscar" con la "Esmeralda"	35
Campaña del "Huáscar"	38
Viaje del "Oroya"	48
Expedición del "Talismán"	51
Viaje de la "Unión" al Sur	55
Captura del "Rímac", tres buques mercantes y el Regimiento "Yungay"	57
El "Huáscar" y la "Unión" en Airaca	69
Correspondencia del "Huáscar"	72
Correspondencia del "Oroya"	76
El viaje de la "Unión" a Magallanes	80
La "Unión" en Punta Arenas	93
Correspondencia de la "Unión". Nuevo viaje al Sur	95
Combate de Angamos. Correspondencia de la "Unión"	98
Otra expedición de la "Unión al Sur	107
Llegada de la "Unión" al Callao de regreso	110

APENDICE

PARTES OFICIALES

Combate de la "Unión" y "Pilcomayo" con la "Magallanes" 116
Combate del "Huáscar" con la "Esmeralda" y la "Independencia" con la "Covadonga" 125
Excursión del "Huáscar" a puertos chilenos 134
Captura del "Rímac" 139
Combate del "Huáscar" con la escuadra chilena 152
Acta del consejo de guerra a bordo de la "Unión" el 8 de octubre 165
Viaje de la "Unión" al Estrecho de Magallanes 167
Expedición de la "Unión" al Sur 170

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073213347